

ECOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE D'ALFORT

Année 1930

N° 13

THÈSE
POUR LE
DOCTORAT VÉTÉRINAIRE
(Diplôme d'État)

Soutenue devant la Faculté de Médecine de Paris en 1930

PAR

Jean THIBAUT

né le 14 Octobre 1904

à LUTZ-en-DUNOIS (Eure-et-Loir)

La Race chevaline
≡ Percheronne ≡

FORMATION -:- EXPANSION et DÉBOUCHÉS

JURY :

Président : M. GOSSET, Professeur à la Faculté de Médecine.

Assesseurs : M. DECHAMBRE
M. ROBIN

} Professeurs à l'École Nationale Vétérinaire d'Alfort.

ASSOCIATION du DOCTORAT

18, Rue Darcet, 18

PARIS

1930

Digitized by the Internet Archive
in 2026

ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE D'ALFORT

Année 1930

N° 13

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT VÉTÉRINAIRE

(Diplôme d'État)

Soutenue devant la Faculté de Médecine de Paris en 1930

PAR

Jean THIBAUT

né le 14 Octobre 1904

à LUTZ-en-DUNOIS (Eure-et-Loir)

La Race chevaline ≡ Percheronne ≡

FORMATION :- EXPANSION et DÉBOUCHÉS

JURY :

Président : M. GOSSET, Professeur à la Faculté de Médecine.

Assesseurs : M. DECHAMBRE
M. ROBIN

} Professeurs à l'École Nationale Vétérinaire d'Alfort.

ASSOCIATION du DOCTORAT

18, Rue Darcet, 18

PARIS

1930

PERSONNEL ENSEIGNANT DE L'ÉCOLE VÉTÉRINAIRE D'ALFORT

Directeurs honoraires : MM. P.-J. CADIOT et H. VALLÉE

Directeur : M. E. NICOLAS

Professeurs honoraires : MM. G. BARRIER, Inspecteur général honoraire des Ecoles Vétérinaires, P.-J. CADIOT, A. RAILLIET, H. VALLÉE

PROFESSEURS ET CHARGES DE COURS

	MM.
Anatomie descriptive des animaux domestiques	BRESSOU.
Physiologie, thérapeutique générale	MAIGNON.
Physique et Chimie médicales, toxicologie, pharmacie	NICOLAS.
Parasitologie et maladies parasitaires, clinique; Zoo-	
logie	HENRY.
Pathologie médicale des équidés et des carnassiers,	
clinique; sémiologie et propédeutique, jurispru-	
dence	ROBIN.
Pathologie chirurgicale des équidés et des carnas-	
siers, clinique; anatomie chirurgicale, médecine	
opératoire et ferrure	COQUOT.
Pathologie bovine, ovine caprine, porcine et aviaire,	
clinique; médecine opératoire, obstétrique	LESBOUYRIES.
Pathologie générale et microbiologie, maladies mi-	
crobiennes et police sanitaire, clinique	PANISSET.
Histologie et embryologie, anatomie pathologique;	
autopsies	PETIT.
Zootecnie et économie rurale	DECHAMBRE.
Agronomie, botanique et hygiène; matière médicale.	{ DECHAMBRE et HENRY.
Industrie et contrôle des produits d'origine animale..	
	VERGE.



PROFESSEURS AGREGES

MM. LESBOUYRIES, VERGE.

Chef de travaux agrégé : M. SIMONNET

CHEFS DE TRAVAUX

MM. MONVOISIN, MOUSSU (R.).

La Faculté de Médecine et l'Ecole Vétérinaire déclarent que les opi-
nions émises dans les dissertations qui leur sont présentées, doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs et qu'elles n'entendent leur
donner ni approbation, ni improbation.

A LA MEMOIRE DE MON PERE

qui aurait été si heureux
d'assister au couronnement
de mes études.

A LA MEMOIRE DE MON FRERE

Mort au Champ d'Honneur.

A MA MERE

qui m'a donné au cours de
mes études le magnifique
exemple du sacrifice et d'une
affection sans bornes.

*Toute ma reconnaissance fi-
liale.*

A MA FAMILLE

A MES AMIS

A MONSIEUR LE PROFESSEUR GOSSET

*De la Faculté de Médecine de Paris,
Grand Officier de la Légion d'Honneur,*

au Chirurgien éminent,
à l'Éleveur,

Pour le très grand honneur
qu'il nous a fait en acceptant
la présidence de cette thèse.

A MONSIEUR LE PROFESSEUR DECHAMBRE

*Officier de la Légion d'Honneur,
Président de l'Office français d'Elevage.*

Qui nous prodigua ses conseils éclairés et nous encouragea dans ce travail, nous adressons nos remerciements bien sincères et y joignons l'assurance de nos sentiments affectueux et reconnaissants.

A MONSIEUR LE PROFESSEUR ROBIN

Chevalier de la Légion d'Honneur,

Hommage de respectueuse
sympathie.

A TOUS NOS MAITRES DE L'ECOLE D'ALFORT

A la Société Hippique percheronne et à son distingué
Président, Monsieur Louis AVELINE, l'éleveur bien
connu, auprès de qui nous avons trouvé l'accueil le
plus chaleureux et qui a mis gracieusement à notre
disposition de superbes clichés de types percherons,
que nous sommes heureux de reproduire dans cette
thèse.

Témoignage de profonde re-
connaissance.

AVANT-PROPOS

L'Industrie chevaline française est loin d'être agonisante comme bien des gens le pensent. Elle fournit chaque jour une démonstration éclatante de sa vitalité, de sa prospérité et de ses progrès.

Ce n'est pas une affirmation gratuite. La simple lecture des statistiques nous apprend que notre cavalerie était en 1913 de 3.213.000 têtes, en 1918 de 2.232.000 têtes, en 1928 de 2.936.020 têtes. L'écart entre le recensement de 1928 et celui de 1913 n'est donc que de 277.000 unités, chiffre auquel il convient cependant d'ajouter les 105.000 chevaux des départements recouvrés.

En somme, à 280.000 unités près, nous possédons actuellement en France le même nombre de chevaux qu'il y a quinze ans, et, cependant l'emploi de la traction mécanique s'est, dans la même période, considérablement développé. L'automobile, nous en trouvons ici la preuve, n'a pas nui à notre élevage comme beaucoup l'avaient redouté. Sans prétendre que le rôle du cheval s'accroîtra avec le développement de l'automobilisme comme il s'est amplifié parallèlement à celui des chemins de fer, le progrès de la traction mécanique ne comporte pas nécessairement une diminution de la traction hippomobile. Aux Etats-Unis, pays neuf il est vrai, il y avait en 1913, 25.000.000 de chevaux, en 1928, 28.000.000, et dans ce pays il y a une automobile pour 6 habitants.

L'augmentation de la population chevaline en France

depuis la guerre est donc un fait. L'accroissement de sa qualité en est un autre. Les éleveurs de chevaux ont su s'adapter aux circonstances, ils ont su tirer des éléments dont ils disposaient les modèles de chevaux susceptibles de satisfaire toutes les demandes pour des services divers et nouveaux.

Parmi cette population chevaline, la race percheronne arrive au premier rang des races de trait par sa quantité (près de 200.000 inscriptions au Stud-Book), son homogénéité, sa renommée en deçà et au delà des frontières, attestant par là sa grande vitalité.

C'est ce que nous chercherons à démontrer en étudiant la formation de la race percheronne, ses évolutions passagères et superficielles, son expansion rapide, ses nombreux débouchés, après nous être arrêté quelque peu sur l'origine du cheval percheron en général.

Nous commencerons par dire quelques mots de ce qu'est le pays percheron et le cheval « standard » qui le peuple à l'heure actuelle.

LE PAYS DU PERCHE

a) *Topographie et géographie.*

C'est à 150 kilomètres de Paris, à cheval sur les bassins de la Seine et de la Loire, comprise entre la Normandie au nord et à l'ouest, le Maine au Sud-ouest, le Vendômois et le Dunois au Sud, la Beauce à l'Est, le Thimerais au nord-ouest, que se trouve la contrée chantée au XVI^e siècle par RÉMY BELLEAU, celle qui a mérité le nom de « Perche aux bons chevaux ».

Le territoire du Perche s'étend sur environ 8.000 kilomètres carrés ; sa forme est celle d'une ellipse mesurant 100 kilomètres de longueur sur 80 de largeur. Il comprend tout ou partie des départements suivants : Sarthe, Orne, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher.

Il constitue un relief assez proéminent avec ses collines de 200 mètres se déployant en arc de cercle de Moulins-la-Marche à Montmirail, enserrant Mortagne, Bellême et Nogent-le-Rotrou. Le point culminant, qui porte le nom pompeux de Mont-Cendrou, a 209 mètres d'altitude.

Le pays offre dans son ensemble un aspect très pittoresque. Inégal et montueux, il est coupé en tous sens par de petites vallées où coulent de nombreuses rivières :

L'Avre, l'Eure, l'Iton qui descendent à la Seine, l'Ozanne, l'Yerre, le Loir, la Braye, la Sarthe à la Loire, la Touques, la Rille à la Manche. Au centre se trouve la superbe vallée de l'Huisne qui descend à la Sarthe.

Le fond des vallées est divisé en riches et fertiles

prairies, tandis que le long des flancs s'étendent de gras pâturages, des « borderies », des champs plantés de pommiers ou de poiriers entourés de haies vives.

Le haut des côteaux n'offre parfois qu'un terrain inculte, ordinairement planté de sapins, ce qui contribue à faire du pays une Suisse en miniature, la « Suisse française ».

Mais le Perche tel que l'a délimité, arbitrairement, la Société hippique percheronne, est beaucoup plus étendu que le « pays de Perche » (voir carte). Il le comprend tout entier et ne le dépasse guère du côté de l'Est, mais il le déborde au Sud, à l'Ouest et au Nord. Il comprend une grande partie de la vallée du Loir, une partie du pays manceau, enfin des parties de la Normandie où l'on élevait autrefois le cheval normand de demi-sang. Il atteint même le Sud du pays d'Auge.

b) *Géologie.*

Il y a intérêt à étudier de près la géologie d'un pays d'élevage, de ce sol que l'on a défini, au point de vue zootechnique, « la couche superficielle de l'écorce terrestre, agissant directement par ses propriétés physiques, et indirectement par la nature et la composition des plantes qui y poussent et dont se nourrissent les animaux » (DECHAMBRE) (N° 23). Il existe une relation très étroite entre le sol et la taille des animaux qui y séjournent : les exemples sont nombreux et variés.

Au point de vue géologique, le Perche, considéré comme pays de production du cheval percheron, appartient au Bassin parisien, dont il occupe le rebord occidental.

Moulée sur l'ilôt de porphyre et de sédiments primaire de la forêt de Perseigne, la série jurassique débute en transgression par le Lias moyen et supérieur, avec son faciès argileux habituel. Sur le Lias, les sédiments bajociens et bathoniens apparaissent avec des faciès différents ; sableux avec intercalations charbonneuses aux abords de la forêt de Perseigne, ce qui suppose la proximité du rivage ; calcaire au Merlerault, avec les Brachiopodes caractéristiques ; calcaire également à l'Ouest du Mans.

Sur le Bathonien, le Callovien est transgressif, et même discordant, indiquant une émergence temporaire avec mouvements orogéniques ; il est bien développé au Merlerault et à Mamers, franchement calcaire en cette dernière localité, marneux et même argileux au Merlerault, mais toujours avec les ammonites calloviennes.

L'Oxfordien montre dans l'Orne des calcaires marneux gris bleu à *Cardioceras*, surmonté de grès quartzeux ferrugineux et de sables à *Ostrea dilatata*, indiquant une tendance à l'émergence ; dans la Sarthe, vers Mamers, il est représenté par des argiles et des sables avec *Cardioceras*.

La série jurassique s'achève par le Rauracien et le Séquanien visibles à Bellême, Mortagne, Moulins-la-Marche, la Ferté-Bernard, avec faciès de récifs et ses fossiles caractéristiques.

Le jurassique supérieur et le Crétacé inférieur manquent.

Avec l'invasion cénomaniennne, transgressive sur tous les sédiments précédents et même sur le granite du Massif armoricain, commence une nouvelle période, décisive pour la formation du sol percheron.

Le Cénomanien est bien développé, non seulement dans la région classique du Mans, où domine le faciès sableux, mais dans presque toute l'étendue du Perche.

Dans l'Orne il débute par des argiles et des sables verts à glauconie ; au-dessus, vient une craie jaunâtre à *Pecten asper* ; puis des marnes glauconiennes à *Ancanthoceras rothomagensis*.

L'importante formation qui fait suite, connue sous le nom « de sables du Perche », épaisse de 40 à 50 mètres, présente une particularité importante ; elle porte les forêts du Perche et de Bellême ; elle renferme *Exogyra columba*. A la Ferté-Bernard, succession analogue ; toutefois le sable y est peu développé, et le faciès dominant est un calcaire glauconien à *Ancanthoceras rothomagensis*, plus voisin du type calcaire de Rouen que du faciès sableux du Mans. A Nogent-le-Rotrou on connaît également des calcaires cénomaniens.

Peu de chose à dire par contre au sujet du Turonien qui ne présente à Longny et à Laigle que des lambeaux de craie marneuse à fossiles particuliers.

Le Sénonien bien développé à Chartres et dans toute la région à l'Est du Perche n'est pas reconnaissable avec certitude en cette région ; l'argile à silex, avec son conglomérat siliceux connu sous le nom de « grison », attribué par quelques auteurs au tertiaire, est plus vraisemblablement une formation remaniée sur place, provenant de l'altération et de la décalcification des marnes turoniennes et sénoniennes ; cette formation occupe de larges espaces dans le sud et le sud-est de la région ; le manteau d'argile à silex qui recouvrait au sud-est de l'Huisne le cénomanien et même le jurassique, a été presque entièrement enlevé par l'érosion, ne laissant par

place que des lambeaux facilement reconnaissables et qui donnent à la butte de Montmirail et à la plaine qu'elle domine un aspect caractéristique.

Quoi qu'il en soit de l'origine et de l'âge exact de l'argile à silex, on connaît en divers points du Perche du tertiaire authentique : dans l'Orne sous forme de sables et de grès ; dans la Sarthe, sables et grès encore, à empreintes végétales de palmiers ; ailleurs, c'est un calcaire lacustre, analogue au calcaire de St-Ouen, et rapporté pour cette raison à l'étage bartonien ; puis, à Nogent-le-Rotrou, existe un petit bassin tertiaire particulier.

L'extrême variété des couches géologiques du Perche est accentuée encore par les accidents tectoniques qui en ont modifié la structure et par le travail de l'érosion fort actif en cette région humide et boisée. Il en est un qui mérite d'être signalé, c'est la fracture compliquée de décrochement qui a orienté le cours de l'Huisne et de la Cloche depuis Marolles jusqu'au delà de la Ferté-Bernard, laissant intacte la lèvre nord-ouest, avec son manteau d'argile à silex, relevant au contraire la lèvre sud-est pour la soumettre à une érosion puissante, capable de mettre à nu les couches cénomaniennes et même jurassiques sous-jacentes.

Ajoutons un dernier mot qui, avec l'histoire proprement dite du sol, donne au Perche sa physionomie si spéciale, à savoir, l'existence des belles forêts qui l'encadrent, ou qui même se développent au cœur de la région, contribuant à entretenir une humidité favorable à l'élevage des jeunes chevaux, abritant hommes, animaux et plantes contre la violence des vents, et les brusques changements de température ; à cet égard, le

Perche fait un contraste frappant avec diverses régions avoisinantes, notamment avec la Beauce.

c) *Climat.*

En Zootechnie, on définit le climat, l'ensemble des variations atmosphériques et des conditions météorologiques d'un lieu, qui s'y succèdent durant une année et affectent les organes d'une manière sensible (DECHAMRE, n° 23). Il y a ainsi une relation évidente entre les dimensions corporelles et l'état hygrométrique de l'atmosphère. L'humidité de l'air est un des facteurs de l'amplification des formes.

Le climat du Perche est très favorable à l'éducation du cheval ; l'eau y est tonique, les végétaux substantiels, l'air plus vif, plus sec, plus continental que celui de la Normandie. Ce pays de vallées, humide mais sans eau croupissante, est favorable aux prairies naturelles. Cependant elles cèdent le pas dans beaucoup d'endroits aux prairies artificielles, au sainfoin, au trèfle.

Bref, le Perche jouit d'un climat tempéré, humide sans excès, le meilleur pour l'élevage du cheval, car il permet seul la production des animaux de taille et de poids supérieurs à la moyenne, les plus recherchés, les plus « marchands ». Enfin, la douceur du climat permet la vie au grand air des chevaux la plus grande partie de l'année, ce qui n'est pas à dédaigner au point de vue logement et santé des sujets.

LE STUD-BOOK ET LE STANDARD DE LA RACE PERCHERONNE

La Société hippique percheronne, dont le siège social est à Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir), a été créée le 23 juin 1883 par des éleveurs de la région.

Le but de cette Société est d'assurer aux produits de la race percheronne un certificat d'origine au moyen de l'inscription de chaque animal, avec la généalogie du père et de la mère, du grand-père et de la grand'mère.

Aucun cheval ou aucune jument n'est inscrit sur les livres de la société ou au Stud-Book percheron, si le père et la mère n'y sont inscrits eux-mêmes, c'est-à-dire que le livre généalogique est « fermé », et cela depuis le 31 décembre 1889.

Tous les poulains ou pouliches inscrits au Stud-Book percheron doivent être marqués dans l'année de leur naissance avant leur départ de chez le producteur à une époque déterminée par le bureau de la Société. La marque est faite au fer rouge par les vétérinaires désignés à cet effet dans chaque circonscription. Cette marque se fait sous la crinière de l'animal, du côté gauche, et représentent les lettres S. P. (Société Percheronne) enlacées.

Le vétérinaire prend en même temps le signalement exact du poulain sur le croquis qui figure sur chaque feuille, signe et appose son cachet.

Les produits nés en dehors des 50 cantons formant la

circonscription percheronne ne peuvent être ni marqués, ni inscrits.

Voici la liste, par départements, de ces 50 cantons qui forment une sorte de Perche agrandi.

Orne. — Alençon, Cœurtonner, Le Mesle-sur-Sarthe, Sées, Mortagne, Bellême, Nocé, Le Theil, Regmaird, Longny, Tourouvre, Laigle, Moulins-la-Marche, Bazoches-sur-Hoesnes, Pervençères, le Merlerault, Mortrée, La Ferté-Fresnel, Exmes, Vimoutiers, Gacé.

Sarthe. — Mamers, La Fresnaye, Marolles-les-Brault, Bonnétable, Tuffé, La Ferté-Bernard, Montmirail, Saint-Paterne, Beaumont-sur-Sarthe, Fresnay-sur-Sarthe, Saint-Calais, Bouloire, Le Grand-Lucé, Vibraye, La Chartre-sur-le-Loir, Montfort, Ballon.

Eure-et-Loir. — Nogent-le-Rotrou, Authon, Thiron, La Loupe, La Ferté-Vidame, Cloyes, Brou.

Loir-et-Cher. — Droué, Mondoubleau, Morée, Savigny-sur-Braye, Montoire.

En dehors du Stud-Book, la Société hippique percheronne a fondé des Concours hippiques qui se tiennent chaque année, et alternativement, dans chacune des villes suivantes : Nogent-le-Rotrou, Mortagne, La Ferté-Bernard et Mamers. Ces concours sont réservés aux chevaux nés et élevés dans les 50 cantons ci-dessus; les premiers prix sont obtenus par ceux dont le format se rapproche le plus du type, du « Standard » percheron, dont la description est la suivante :

« Tête fine, front large et carré; oreilles fines et longues, orbites remplies; œil vif et sorti; chanfrein



“ CARBURATEUR ”

à M^r Louis AVELINE

né en 1924

1^{er} PRIX des 2 ans à Paris et Nogent-le-Rotrou (1926)

1^{er} PRIX et **PRIX de Championnat** à Mortagne (1927)

1^{er} PRIX à Paris (1927)

Vendu à l'Angleterre **100.000 francs** (Novembre 1927)

droit et plat; naseaux larges et très ouverts, ganache effacée.

« Encolure longue et rouée, crins assez abondants, gorge effacée et mince; garrot sorti; épaule inclinée; poitrine large et profonde; sternum assez saillant; dos droit et court; côtes longues et rondes; passage de sangle très descendu; flanc rempli; hanches longues et effacées; croupe longue, droite et légèrement fendue; queue haute, dans le prolongement des reins.

« Membres clairs et nets, bien d'aplomb, avant-bras bien sortis et puissants; cuisses larges et musclées, fesses descendues; genoux larges, carrés et dans la ligne de l'épaule; jarrets larges, ni trop droits, ni trop croches; canons larges, plats et courts; boulets effacés et forts; pâturons clairs et forts; couronne pas trop large; pieds forts et hauts en talons.

« Couleur : gris ou noir.

« Poids : maximum, 1.000 kilogs; moyen, 750 kilogs; minimum, 500 kilogs ;

« Taille : maxima, 1 m. 72; moyenne, 1 m. 65; minima, 1 m. 58.

« Allures souples et légères ».

ORIGINES DU CHEVAL PERCHERON

L'origine des races chevalines ayant toujours fait l'objet de discussions, on ne saurait s'étonner que les hippologues ne soient pas d'accord sur l'origine du cheval percheron; les uns, en effet, le font remonter au déluge, d'autres aux Croisades, tandis que certains affirment avec conviction qu'il n'existait pas encore au dix-huitième siècle.

SANSON, un des grands noms de la zootechnie française, fait descendre le cheval percheron de son *Equus Caballus Sequanicus* qui peuplait, d'après lui, tout le bassin parisien à l'époque quaternaire. A l'appui de sa thèse il apporte un document authentique, susceptible de prouver que le type percheron existait déjà aux lieux où il se trouve à présent, dès l'époque géologique qui a précédé l'époque actuelle.

Emile MARTIN a trouvé, en 1868, dans le diluvium non remanié du bassin parisien de la Seine, dans les sablières de Grenelle si riches en débris de la faune quaternaire, plusieurs ossements de cheval dont un crâne à peu près entier. Ce crâne conservé au Muséum d'histoire naturelle de Paris, où il a été parfaitement restauré par le rapprochement de ses fragments brisés lors de son extraction par les ouvriers fouilleurs, est un des rares crânes complets de cette époque que la science possède.

Admis les premiers à examiner ses débris avant leur reconstitution, **SANSON** fut frappé des ressemblances que

chacun des os présentait avec ceux du crâne du Percheron actuel. Par la suite, une comparaison méthodique lui a permis d'en établir la complète identité.

D'autres auteurs, par contre, affirment que le cheval percheron descend des Croisades. Pour Ch. du Hâys, il n'est qu'un « gros arabe que le climat et les circonstances particulières ont modifié et dégénéré ». PERRAULT s'exprime, lui aussi, à peu près dans les mêmes termes.

Quant à TROLLET, il est moins affirmatif. « Il ne faut pas, dit-il, déduire de la chanson d'un trouvère du quatorzième siècle sur un seigneur percheron qui luttait à Poitiers :

*Ce biau sire de Trie
Sur son blanc destrier
Contre gent ennemie
S'en allait pour guerroyer.*

que les chevaux percherons étaient blancs. On a coutume de nommer blancs des chevaux gris clair et il y a tout lieu de penser que les chevaux percherons du onzième siècle étaient gris », comme le sont encore à notre époque ceux de pure race.

Les anciens chroniqueurs racontent qu'une trentaine de gentilshommes percherons à la tête desquels se trouvait le comte Rotrou, partirent pour la première croisade et ramenèrent de Palestine plusieurs étalons orientaux dont ils conservèrent précieusement le type. Le seigneur de Mondoubleau en aurait été le plus zélé propagateur. Il fut imité par Roger de Bellesme qui introduisit la race arabe dans ses domaines. Il existait peut-être déjà, dans le pays, des chevaux pris à Abderame, lorsque Charles Martel le vainquit à Poitiers en 732; on

y ajouta probablement d'autres chevaux ramenés d'Espagne lorsque Rotrou alla guerroyer en Castille.

A l'appui de cette thèse, citons encore avec TROLLET, un fait curieux. En 1861, on a mis au jour près de Jargeau (Loiret), non loin du Perche, un caveau contenant une statue de Bacchus entouré de bracchantes accompagnées de divers animaux et, en particulier, d'un cheval qui présentait tous les caractères d'un gros arabe. Or, n'oublions pas que le cheval percheron est regardé par certains comme un arabe grossi par le milieu.

Avec l'extinction de la féodalité les luttes devinrent moins fréquentes, puis disparurent. Dès lors le cheval percheron serait devenu purement agricole et aurait subi les modifications que nécessitaient les exigences de sa nouvelle destination.

Alors, si le cheval percheron existait dès le déluge ou dès les croisades, pourquoi, au dix-septième et dix-huitièmes siècles, ne trouve-t-on pas sa trace dans les Haras?

En effet, dans les « Etats et procès-verbaux de visite des Haras » des diverses généralités de la région, on signale la présence d'étalons normands, danois, allemands, anglais ou barbes, mais on ne parle pas d'étalons d'une race locale.

Dans les ouvrages de GARSULT et DE LA GUÉRINIÈRES au dix-huitième siècle, il n'est nullement question du percheron dans les chapitres consacrés aux chevaux d'attelage.

Pour MUSSET, la première mention qu'il connaisse des chevaux du Perche date de la fin du dix-septième siècle; NODOT, en 1695, nomme le Perche parmi les « provinces où l'on peut élever de bons chevaux de trait ».

Un mémoire sur les Haras de la généralité de Tours, et datant de 1790, dit de la contrée arrosée par l'Huisne et la Sarthe : « Le goût des chevaux y est passablement en vigueur depuis environ dix ans par imitation peut-être et comme étant limitrophe de la Normandie ».

D'ailleurs, à cette époque, le cheval de trait ne pouvait guère exister puisque, tandis que les voyages se faisaient à cheval, les transports s'effectuaient à dos. Il faut ajouter qu'à ce moment on s'occupait surtout des carrossiers, pendant que les sommiers étaient négligés. Par suite de la défectuosité des produits cultureux, dans toutes les régions où l'on ne s'adonnait pas à la production de cheval de selle ou de voiture légère, on employait, tels quels, les chevaux du pays pour le roulage et les travaux des champs, sans nul souci de leur amélioration en vue d'un meilleur rendement du travail.

A la suite de ce rapide coup d'œil historique que conclure? Nous nous rangerons à l'avis autorisé de MÉGNIN : « Le cheval percheron date peut-être de l'époque celtique; mais sans doute était-il alors de qualité faible puisqu'il n'en est presque nullement question au dix-septième et dix-huitième siècle, époques où les bons chevaux étaient recherchés et où la France consacrait des sommes énormes pour en tirer de l'étranger ».

FORMATION DE LA RACE PERCHERONNE

Presque tous les auteurs s'accordent à reconnaître que la race percheronne est de création relativement récente. Si, en effet, nous partons de ce principe qu'il n'y a pas de race bien définie sans Stud-Book, c'est à l'année 1883, date de la création du Stud-Book percheron, que nous devons faire remonter la race percheronne. Mais si l'on tient compte de ce fait que l'établissement d'un Stud-Book avait déjà été tenté dès 1862, et que les éleveurs de l'époque attendaient depuis longtemps l'institution de ce livre généalogique, c'est entre 1830 et 1840 que l'on peut fixer l'origine effective de la race percheronne, en tant que population chevaline homogène et déjà distincte.

On la fait descendre, en effet, de Jean le Blanc, né en 1824, près de Regmalard, et fils de l'étalon arabe Gallipoli. Un de ses fils, Mignon, né dans l'Eure-et-Loir, fut père de Coco et l'ancêtre de Vieux Chaslain et de Coco II; tous les éleveurs du Perche ont encore des descendances de ces fameux étalons.

En tous cas, c'est vers 1840 que fut installé à Nogent-le-Rotrou un comice agricole se réunissant chaque année dans le but d'améliorer l'agriculture en excitant parmi les éleveurs et les cultivateurs une noble émulation, et distribuant des primes d'encouragement aux propriétaires des plus belles juments poulinières. Les éleveurs

percherons furent probablement sensibles à cet encouragement, car, c'est de cette époque que date réellement la véritable renommée des chevaux du Perche.

Mais ce n'est pas uniquement pour cette raison que, du jour au lendemain, ce Perche qui possédait quelques équidés de qualité médiocre, va devenir le berceau d'une race célèbre. Il en est une autre beaucoup plus importante : la transformation de l'agriculture dans ce pays, à la fin du dix-huitième siècle et au commencement du dix-neuvième siècle, amenant une modification de l'élevage et du marché.

En 1823, DUREAU DE LA MALLE, dans son livre *Le Bocage percheron*, raconte qu'il y a 30 ou 40 ans, les terres étaient divisées en trois soles et se louaient pour trois, six ou neuf ans, au choix du bailleur. Quelques-unes se louaient « à moitié ». Le maître fournissait le mobilier, son métayer le travail et on partageait les revenus. Il y avait beaucoup de friches, de pâtis couverts d'épines et de taupinières, de bruyères, de chemins inutiles, de terrains vagues. L'assolement était triennal. La première année, on fumait médiocrement et on semait du méteil ou du blé et de l'orge ; la seconde, on semait, sans fumer, de l'orge et de l'avoine ; la troisième année, la terre se reposait ou plutôt se couvrait de nielle, de chardons, d'ivraie, de mauvaises herbes.

La seule ressource pour l'alimentation du bétail était de le faire paître dans ces jachères. Si ce mode de culture assurait la nourriture des habitants, il ne permettait pas de nourrir beaucoup d'animaux, ni surtout de les bien nourrir. Ces inconvénients tenaient surtout au peu de durée des baux conditionnels qui se trouvaient résiliés à la mort de l'entrepreneur et au peu de profit que

pouvaient espérer les fermiers, soit dans les baux à moitié, soit dans les locations de trois, six ou neuf ans.

Or, au commencement du dix-neuvième siècle, la condition des cultivateurs et les usages en matière de baux se transformèrent. Le métayage disparut presque complètement; les baux, en grande partie, se firent en argent et non plus en nature; on porta la durée de ces baux à 16 ou au moins à 12 ans. Désormais, le fermier à long bail est maître chez lui pour une durée suffisamment longue; aussi améliore-t-il sa terre et ses procédés de culture, sûr que le profit sera pour lui.

La transformation consista essentiellement dans la suppression de la jachère et l'abandon du vieil assolement triennal. A la place de la jachère, on introduisit des prairies artificielles, notamment du trèfle, qui tout en améliorant la terre, permettent aux bestiaux une nourriture meilleure et plus abondante. L'assolement devint quadriennal : blé, avoine, trèfle semé la troisième année et récolté la quatrième année. Dans ce mode de culture la part destinée à l'alimentation de l'homme reste la même, celles destinée aux animaux augmente notablement.

A la suite de ces transformations importantes le marché et l'élevage du percheron furent modifiés.

A la fin du dix-huitième siècle les poulains du Perche se partageaient en deux groupes : les moins nombreux, un tiers environ, propres au labour, étaient vendus dans la Beauce où ils se confondaient avec les poulains venus des autres parties de la France et où ils étaient employés au travail des terres, puis revendus pour les postes; les plus nombreux, petits et frêles, propres à la selle, étaient demandés par la Normandie où on ache-

vait leur élevage pour les vendre plus tard sous le nom de Normands.

Au début du dix-neuvième siècle, les chevaux normands furent moins recherchés et les poulains du Perche trouvaient donc de ce côté un débouché moins avantageux. Au contraire, les chevaux de poste étaient de plus en plus demandés : c'est le temps du grand développement des transports rapides. Le cheval de trait, que l'on utilisait jusqu'alors uniquement pour la culture, fut donc essayé à certains emplois qui exigeaient de lui, à la fois, force et vitesse. On vit qu'il remplissait très bien la tâche demandée et tout de suite il devint indispensable. Mais comment satisfaire sur-le-champ des demandes aussi nombreuses ?

Les chevaux picards et cauchois devenaient trop massifs et trop mous pour tirer au trot les nouvelles diligences. Dans la masse des chevaux vendus par les Beaucerons, seuls, les poulains d'origine percheronne, de moindre taille et plus vifs, étaient propres au nouveau service. La Beauce, dès lors, ne demanda plus ses poulains qu'au Perche; celui-ci cessa peu à peu de vendre à la Normandie et, de cette époque, date l'association dans l'élevage du Perche et de la Beauce, comme aussi la véritable formation de la race par son adaptation à un service qui lui créait un débouché très encourageant.

Puis, la demande en chevaux de postes allant toujours croissante et la Beauce n'y pouvant suffire, le Perche, non content de produire, se chargea aussi du dressage des jeunes. Les hauts prix des chevaux de poste rendaient l'élevage avantageux; la transformation agricole la rendait possible; enfin, le voisinage de Paris mettait le Perche dans une situation plus avan-

tageuse que tous les pays éleveurs de l'ouest de la France.

Mais le Perche renonça, quelques années après, à mener lui-même l'élevage jusqu'au bout, hors en quelques points privilégiés (la vallée de l'Huisne, entre Condé et la Ferté-Bernard), parce que le commerçant demandait de plus en plus de chevaux et les exigeait de plus en plus vigoureux. Il était donc préférable de produire plus, quitte à laisser à d'autres le soin d'achever l'élevage : le Perche avec ses prés et ses prairies naturelles était plus propre à faire le poulain, la Beauce, avec ses céréales, à parfaire le cheval tout en formant ses muscles par des exercices gradués.

Les chevaux venus du Perche étaient les meilleurs pour le service des postes; les marchands venaient en chercher dans le pays d'origine et savaient que les animaux qu'ils achetaient en Beauce étaient originaires du Perche : il n'en fallut pas plus pour faire donner le nom de percherons aux chevaux de poste. Ils étaient recherchés dans toute la France pour les transports rapides. Vers 1820, on les rencontrait dans tous les relais du Nord, de l'Ouest et du Centre jusqu'à Nantes, Tours, Limoges, Carcassonne, Lyon, Roanne, Autun, Dijon, Toul. « La force de cette race, écrivait J.-B. HUZARD Fils, sa dureté à la fatigue la rendent, en effet, pour le service du trait accéléré, tel que le service des diligences et des postes, la meilleure de toutes celles de France, et je n'en connais pas à l'étranger qui puissent y être comparées ».

Le Perche pratiqua la méthode de la reproduction de la race sans aucun apport étranger, ce fut presque une sélection. Pourtant il lui fallait produire de plus en plus, à mesure que la demande augmentait.

On stimula la production sans que toutefois le nombre d'étalons en fut notablement accru; ce qui contribua à maintenir la pureté de la race et à fixer ses caractères.

La monte, en effet, était faite par un petit nombre d'étalons rouleurs. Un contemporain décrit ainsi la manière dont elle se faisait : « Les étalons vont chercher les juments à domicile; ils se mettent en route à la fin de février et ne rentrent qu'à la fin d'août; les conducteurs, à qui appartiennent souvent les étalons, les promènent sans interruption, de fermes en fermes, de villages en villages, et leur font saillir chaque jour un nombre indéterminé de juments. Après ces services les étalons rentrent sans avoir souffert, ni être détériorés, et on les remet immédiatement aux travaux ordinaires de l'agriculture ».

L'industrie percheronne a donc suffi, comme le remarquait GAYOT, à créer la race percheronne, puissamment aidée qu'elle était par une activité commerciale intense, par une réputation qu'on a presque faite universelle.

Mais le percheron de ce temps différait un peu de celui d'aujourd'hui. Il était moins élevé et moins volumineux. On le regardait comme le type du trait léger. Voici la description qu'en donne J.-B. HUZARD Fils : « La couleur la plus ordinaire est le gris clair tacheté et truité; la taille est de 1 m. 48 à 1 m. 55; son corps est moyen en grosseur; sa tête est carrée, sèche, à chanfrein droit, avec des éminences osseuses et peu fortes; elle n'est pas chargée de tissu cellulaire comme celle de la race boulonnaise; les joues en sont charnues cependant; les yeux sont assez grands; l'encolure est un

peu forte, un peu chargée de crins et souvent à crinière double; les épaules sont assez sèches à la partie supérieure, mais un peu chargée de crins à la partie inférieure sur le bras; la croupe est musculeuse, souvent double, courte; la queue est courte, attachée bas, ayant des crins grossiers; les extrémités sont fortes, mais sèches; les articulations du genou et du jarret sont nettes, point empâtées comme dans la race boulonnaise, mais la partie inférieure de l'extrémité, à partir du milieu du canon, est commune, chargée de poils. Le tempérament sanguin domine ».

Vers 1830, donc, pour employer l'expression de **MUSSET**, « la variété percheronne commençait à acquérir des caractères fixes, elle tendait à devenir une race ». Mais, de 1830 à nos jours, les caractères secondaires du cheval percheron, tels le format, la robe, ont changé à plusieurs reprises; au contraire les caractères ethniques principaux, pathognomonique pourrait-on dire, de la race n'ont jamais évolué. Pourtant l'élevage, dans ce court laps de temps, a subi plusieurs crises graves et, à la suite de chacune d'elles, nous nous sommes trouvés en présence d'un cheval percheron rajeuni, plus à la mode, mais non tellement différent du type idéal.

1. Première crise vers 1845 : le mélange des races.

En 1830, la vogue du percheron était telle que, dit LAMORICIÈRE, « tous les pays d'élevage ou tous ceux qui cherchaient à le devenir, voulurent des étalons et des juments du Perche ». Dans l'Orne et la Sarthe, les Percherons se répandaient chaque jour davantage aux dépens des chevaux de selle. On en trouvait aussi dans

la Côte-d'Or, le Haut-Rhin, la Haute-Saône, l'Aube, la Haute-Marne, la Seine-et-Marne, l'Yonne, et même dans les Ardennes et le Finistère, berceaux de races équines célèbres. L'Angleterre, la Sardaigne, et le pays de Bade s'en étaient procuré aussi quelques exemplaires.

Le nombre des étalons de bonne qualité restés dans le Perche diminua. Les étalons rouleurs devinrent médiocres et même mauvais, et on les épuisa par un nombre exagéré de saillies (jusqu'à 150 par saison). Le commerce des chevaux de trait augmentant de jour en jour, le Perche n'y pouvait plus suffire, d'autant plus qu'il s'épuisait en étalons de valeur. On dut faire appel aux reproducteurs étrangers; alors commença, ce que J.-B. HUZARD a appelé, « la grande immigration des poulains bretons vers l'Est », qui les porta dans le Poitou, l'Anjou, le Perche, la Beauce, le pays de Caux. Dans le Perche en plus des poulains de Bretagne, on en voyait d'Anjou, du Maine, de Normandie. C'étaient des animaux inférieurs en qualité aux percherons, auxquels ils ressemblaient par leur conformation générale, mais qui rendirent la race plus commune et plus grossière.

Ce qui altéra davantage le cheval percheron à cette époque ce fut ses croisements avec le boulonnais. Ils furent pratiqués en vue de la reproduction du cheval de gros trait qui se vendait cher et trouvait à Paris un facile débouché. De ce moment, surtout, date la distinction entre le grand et le petit percheron; le premier, était un percheron grossi et modifié pour le travail au pas et le roulage; le second représentait le type véritable du « postier ».

Donc vers le milieu du dix-neuvième siècle, la race

percheronne était arrêtée dans son amélioration; son homogénéité était moins profonde après avoir subi ces influences et cela d'autant plus que son origine récente la rendait très malléable. Mais elle n'était pas disparue au point de justifier l'assertion de GAYOT prétendant qu'il n'existait plus qu'un caractère commun à tous les chevaux parés du nom de percherons : la couleur grise de la robe.

2. *Seconde crise vers 1870 : crise des chemins de fer.*
Le Percheron d'omnibus.

Vers 1850, le cheval percheron était surtout vendu aux entreprises de poste et de messageries et, comme il convenait à merveille à ces transports rapides, les demandes étaient nombreuses et son élevage florissant. L'établissement des voies ferrées entraîna la suppression subite de nombreux relais de poste et de messageries, par suite « une grande perturbation dans la production et l'élevage du cheval percheron » (GAYOT n° 36).

Le percheron allait-il disparaître? Non, il se transforma, il se grossit. Les chemins de fer avaient supprimé le roulage sur les grandes routes mais celui-ci était plus actif sur les routes de second ordre et les chemins vicinaux par lesquels on apportait les denrées sur les marchés ou aux gares. Le cheval de gros trait fut autant et même plus demandé que jamais. L'éleveur percheron se tourna donc vers la production d'un cheval plus lourd que ne l'était le type précédent.

On ne fit cependant pas concurrence au boulonnais, rival dangereux, qui avait sa clientèle attitrée, mais on

modifia la race en vue d'une spécialité nouvelle. Le camionnage et les transports en commun se développaient beaucoup : le percheron, de postier, se fit cheval d'omnibus, et il fut aussi parfait dans ce service qu'il l'avait été dans le précédent. La Compagnie des Omnibus de Paris devint « le principal consommateur de chevaux percherons » : des 33.372 chevaux achetés par elle de 1855 à 1875, 60 % appartenaient à la race percheronne. Mais elle imposa ses exigences. Au début elle demandait un cheval rapide et d'une hauteur de 1 m. 53 à 1 m. 56; plus tard, elle n'utilisait que ceux ayant de 1 m. 60 à 1 m. 65. Ce cheval n'existait pas encore, dit GAYOT, « on le fit sur mesure ». Le nouveau cheval percheron était plus haut et plus volumineux, sa tête plus forte, ses membres plus gros et moins pileux. Il courait vite en traînant lourd, il était le type du « gros trait rapide ».

Pour le grossir, on employa deux méthodes différentes : la sélection et le croisement. Les cultivateurs et éleveurs recherchaient sur les foires les animaux de race les plus forts pour la reproduction. Il n'y aurait eu que demi mal si on n'avait eu recours en même temps à l'importation d'étalons et de juments de toute catégorie et de toute race. On avait la « folie du gros », mais la clientèle était satisfaite. « Jamais, dit MUSSET, l'élevage n'avait été plus florissant, jamais la race n'avait été plus compromise ; le percheron jouit d'une immense réputation et pourtant il est dégénéré ». C'est à cette époque qu'il a acquis sa renommée universelle et que GUY DE CHARMACE et SANSON en font un éloge dithyrambique. Cependant, « épuisée par l'exportation des meilleurs étalons, gâtée par l'introduction de poulains étrangers, alté-

rée par les croisements, la race percheronne était menacée dans son existence même ».

3. La crise américaine après l'aide américaine.

Vers 1875 « la race percheronne n'était pas morte, elle était malade ». (MUSSET, n° 62). Il fallait des efforts énergiques pour la sauver. Ce fut l'œuvre d'un petit groupe d'éleveurs des environs de Nogent-le-Rotrou et de quelques éleveurs américains. Ces derniers recherchaient pour leurs transports rapides une race métisse en croisant des juments de leurs pays avec des étalons européens. Or, justement, ils trouvèrent sur les bords de l'Huisne quelques étalons qui paraissaient avoir été conservés purs de tout mélange et qui, avec les juments américaines, donnèrent des métis qui remplissaient très bien les services demandés.

C'était un nouveau débouché pour le cheval percheron et le pays se trouva bientôt peuplé d'étalons de race pure, tous descendants de deux ou trois individus, en particulier de Coco II, dont nous avons déjà cité le nom plus haut.

Le succès du percheron aux Etats-Unis était très grand et les éleveurs américains vinrent de plus en plus nombreux acheter des étalons dans le Perche. Il en résulta une élévation croissante des prix et la nécessité de produire de plus en plus. Un étalon percheron valait jusqu'à 20.000 francs vers 1885, chiffre énorme pour l'époque. Mais les Américains exigeaient une garantie d'origine pour les chevaux qu'ils achetaient : pour eux furent fondés la Société hippique et le Stud-Book percherons.

A cette époque, les Américains achetaient chaque année dans le Perche une moyenne de 700 chevaux. En 1899, attirés par l'Exposition universelle, ils nous en enlevèrent plus de 3.000. Vers 1895, subissant chez eux une crise économique, ils essayèrent de se passer de l'étalon percheron importé directement du pays d'origine. Mais dans leurs essais d'acclimatement ils ne réussirent pas comme ils l'espéraient, et, dès 1898, ils revinrent plus nombreux que jamais enmenant avec eux plus de 1.000 étalons chaque année. D'autres pays étrangers venaient aussi nous en acheter régulièrement : le percheron était devenu un « animal d'exportation ».

Lorsque l'on possède d'aussi bons clients on cherche à les satisfaire. L'éleveur percheron le comprit et, pour cela, alla jusqu'à transformer sa race. Les Américains exigeaient un cheval très gros : « ils achetaient au poids », dit GALLIER. On fit donc, dans le Perche, un cheval très gros qui n'avait rien du postier d'autrefois, ni même du postier d'omnibus. Il était devenu, disent GALLIER et LAVALARD, « aussi épais et aussi grand qu'un boulonnais et la distinction de ces deux types, autrefois opposés, était devenue presque impossible ». Mais ce mastodonte, si prisé aux Etats-Unis, n'était plus utilisable en Beauce et en France, parce que sa conformation n'était plus en rapport avec les besoins et son prix hors de proportion avec les services auxquels on pouvait l'affecter. Il aurait pu faire un fardier, un limonnier de gros camionnage, mais le boulonnais, qui coûtait beaucoup moins cher, suffisait pour ce service.

L'influence des Américains s'est encore fait sentir sur un autre point : la couleur de la robe. Le percheron classique était gris; ils demandèrent des robes sombres.

Les chevaux noirs étaient devenus de plus en plus nombreux et pourtant ils étaient considérés par les éleveurs comme moins vigoureux que ceux de robe claire. Mais l'Américain avait posé ses conditions.

En dépit de ces exigences et, quoi qu'en ait dit, la race percheronne n'a pas été atteinte profondément à cette époque, elle a été seulement modifiée. Les bons étalons nous étaient enlevés à prix d'or, mais avant de partir ils faisaient la monte.

4. La crise actuelle, la crise du motorisme.

Depuis quinze ans, l'exportation des étalons percherons aux Etats-Unis a considérablement diminué. Les Américains estiment sans doute qu'ils peuvent conserver les caractères du percheron en le faisant reproduire sur un sol et un climat qui ne sont pas ceux de ses ancêtres. Tôt ou tard, ils reviendront chez nous puiser à la source.

Les producteurs suivent toujours les demandes des acheteurs. A l'heure actuelle l'éloignement momentané de ces excellents clients que sont les Américains a permis le retour au vrai type percheron, ayant moins de poids et plus d'énergie. Il n'y avait plus aucune raison, en effet, de faire ce cheval massif qu'ils exigeaient et les éleveurs reviennent de plus en plus au type primitif. On a, en outre, délaissé le poil noir pour revenir à la couleur réelle de la race percheronne : le gris pommelé. Actuellement dans les concours, ceux de cette robe sont les plus nombreux et les meilleurs. En 1924, par exemple, au Concours Hippique de la race percheronne, tous les premiers prix sans exception ont été attribués à des

animaux de cette couleur. Cela ne veut pas dire que si les Américains nous demandaient de revenir au type massif et foncé, on ne tâcherait pas de les satisfaire.

Le percheron actuel est donc le cheval si connu historiquement gris pommelé, sachant traîner à belle allure une lourde charge, car, malgré la rusticité des services qui lui sont demandés, il conserve de ses lointains ancêtres cette noblesse de port, cette souplesse dans la démarche, et, en même temps, ce nerf, cette activité qui le rendent tout à fait capable de concurrencer le coûteux auto-camion.

Pourtant, aussitôt après la guerre, l'alerte fut chaude. L'élevage du cheval de trait n'était pas encore réorganisé, alors que tout ce qui touchait à la mécanique était l'objet d'un véritable engouement. Le percheron avait comme adversaire l'auto-camion dans les villes et le tracteur dans les campagnes. Il a résisté à ces deux ennemis; la simple lecture des statistiques dont nous avons donné un court extrait plus haut, suffit pour nous en convaincre.

D'ailleurs, les deux méthodes : traction mécanique et traction animale ne s'excluent pas mutuellement mais se complètent. Les entreprises de camionnage ou de livraison possèdent des chevaux de « gros trait rapide » pour leurs déplacements dans un petit rayon, notamment dans les villes où les arrêts sont fréquents et plus ou moins prolongés. Elles se servent, au contraire, de camions automobiles lorsqu'il s'agit de courses à longue distance. A la campagne le tracteur n'est là que pour renforcer et non pour remplacer le cheval. Nous avons pu nous rendre compte, par nous mêmes, qu'en Beauce, pays essentiellement agricole, les écuries des grandes

fermes étaient toujours remplies de chevaux percherons, malgré la présence, sous le hangar voisin, du tracteur qui est utilisé seulement pour aider le cheval dans les travaux urgents et pour le compléter. Il en va de même pour le « bidet » trainant le légendaire cabriolet, qui, quoi que suppléé par l'automobile, est pourtant conservé.

Bref, le motorisme n'a pas tué le cheval. Indéniablement, dans certaines régions et dans certaines circonstances, il l'a affaibli. Mais aujourd'hui celui qui possède un cheval le veut beau et bon. La qualité des chevaux a donc augmenté, si leur nombre a légèrement diminué.

En résumé, à l'heure actuelle, l'élevage du cheval de trait dans le Perche est florissant et ses produits sont d'un excellent type. S'il a eu à subir depuis un siècle des crises redoutables, il les a cependant surmontées pour en sortir plus fort, plus vigoureux, plus homogène que jamais. Cette fixité de la race percheronne, se conciliant à la plasticité des caractères superficiels imposés par les circonstances, étonne du reste les connaisseurs; un célèbre directeur des Haras du Pin, dont personne ne saurait contester la compétence en la matière, en était lui-même stupéfait lorsqu'il disait : « Ces Percherons sont incroyables; demandez-leur un cheval, ils vous le bâtiront ».

EXPANSION ET DEBOUCHES DE LA RACE PERCHERONNE

L'industrie chevaline, comme toutes les autres industries, a besoin de débouchés, et, pour qu'elle soit prospère, ceux-ci doivent être constants, réguliers et rémunérateurs.

La consommation est la cause première et la raison d'être de la production. C'est l'excitant le plus puissant de l'amélioration et l'on comprend facilement que l'éleveur, assuré d'une vente qui lui procurera de bons bénéfices, saura se plier aux exigences du consommateur quel qu'il soit.

DEBOUCHES INTERIEURS

Le cheval percheron trouve en France une clientèle nombreuse que lui envient beaucoup d'éleveurs des races rivales. Ses principaux débouchés sont les Haras, l'étalonnage privé, et, enfin, le commerce proprement dit qui doit subvenir aux besoins des cultivateurs et des compagnies de transport.

1. Haras.

L'Administration des Haras procède à ses achats annuels ordinairement au mois de septembre. L'âge minimum exigé est deux ans et demi.

Les prix offerts oscillaient, vers 1910, entre 3.000 et 4.000 francs. C'était seulement au Concours central hippique que la Commission des Inspecteurs de Haras, présidée par le Directeur Général, faisait une ou deux acquisitions à des prix plus élevés : 6 ou 7.000 francs. Il faut aujourd'hui porter ces chiffres au coefficient 5.

La Commission d'achat porte toujours son choix sur des étalons de bon modèle, de taille moyenne, ordinairement de robe claire et d'allures relevées et légères.

Les étalons percherons sont répartis dans différents dépôts de France, mais surtout dans les suivants :

Le Pin, pour les départements de l'Orne, Sarthe (canton de la Fresnaye et de Saint-Paterne);

Angers, pour le département de la Sarthe, moins les cantons de la Fresnaye et de Saint-Paterne.

Blois, pour les départements d'Eure-et-Loir et de Loir-et-Cher.

Saint-Lô.

Le nombre des étalons percherons dans les haras nationaux est très élevé et il tend à augmenter de plus en plus. En 1909, il y en avait 307. En 1912, sur un total de 905 chevaux de gros trait répartis dans les dépôts, 409 étaient de race percheronne, en 1928 sur 2.206, 638.

C'est la race qui a le plus de représentants dans les haras à l'heure actuelle : la race bretonne en a 604, le demi-sang normand 594, le pur sang 234. A lui seul le Haras du Pin possédait :

En 1890	52	étalons percherons
En 1900	68	—
En 1910	102	—
En 1919	151	—
En 1928	153	—

Comme dans toutes les autres races, il existe des étalons approuvés et des étalons autorisés. Les premiers sont pourvus, par une Commission, d'un certificat dit d'approbation, accompagné d'une prime lorsque la saillie est tarifée au-dessous d'un certain prix. Les seconds reçoivent un certificat qui ne comporte aucune indemnité.

Voici à titre documentaire le nombre d'étalons ayant fait la saillie dans les circonscriptions du Pin et de Blois, à diverses époques :

DEPOT DU PIN	DEPOT DE BLOIS
1900	1900
Etalons approuvés 40	Etalons approuvés 23
Etalons autorisés 8	Etalons autorisés 5
1914	1914
Etalons approuvés 84	Etalons approuvés 44
Etalons autorisés 4	Etalon autorisé 1
1919	1919
Etalons approuvés 67	Etalons approuvés 39
Etalons autorisés 4	
1927	1927
Etalons approuvés 127	Etalons approuvés 94
Etalons autorisés ... 3	Etalons autorisés 3

Pour être admis à l'approbation ou à l'autorisation, le cheval doit remplir les conditions prévues par la loi du 8 mars 1923, améliorant celle du 14 août 1885, et dont voici le texte :

« A) Peut être seul employé à la monte des juments appartenant à d'autres qu'à son propriétaire, l'étalon accepté par la Commission prévue à l'article 2 de la loi du 14 août 1885. Aux trois membres constituant cette commission (vétérinaire, fonctionnaire des haras, éleveur), seront adjoints deux représentants de l'élevage de la région.

« B) Il devra être indemne de toute affection (cor-

nage, fluxion périodique, emphyseme, etc.) ou de tares le rendant indigne de faire la monte.

« C) Il devra posséder des qualités de modèle lui permettant tout au moins de maintenir la race ».

La remonte des Haras est donc un débouché assez intéressant pour le cheval percheron. Toutefois la commission se montre assez sévère puisqu'elle n'accepte, en moyenne qu'un cinquième des chevaux présentés ; de plus les prix offerts sont souvent insuffisants.

2. Etalonnage privé.

Les étalonniers privés ont des étalons de tout prix, mais ceux qui méritent l'approbation coûtent à l'heure actuelle 20.000 francs et plus, à trois ans. A deux ans, leur prix est un peu inférieur ; à quatre ou cinq ans, il est beaucoup plus élevé et atteint 40 à 50.000 francs pour ceux de qualité supérieure.

Il faut sélectionner pour améliorer la production. On choisira donc des étalons de robe grise, de conformation irréprochable, pourvus de pieds sains et de bons aplombs, avec la taille, l'énergie et les allures qui font de la race percheronne une race unique au monde. On écartera de la production non seulement les étalons atteints de cornage chronique et de fluxion périodique, mais encore ceux affectés de tares osseuses : éparvins, formes, considérées comme héréditaires par certains auteurs.

La sélection des juments devrait aussi s'imposer, mais malheureusement on les livre toutes à la reproduction, ne cherchant qu'à en tirer tous les ans un poulain, sans s'inquiéter du résultat final.

3. Chevaux destinés aux armées.

On recherche pour l'artillerie de campagne et pour l'artillerie lourde des chevaux du type semi-lourd, semi-rapide, tenant et du trait léger et du gros trait. On exige d'eux force et vitesse à la fois. Le cheval percheron de petit modèle, du poids de 500 kilogs, convient parfaitement aux services demandés, mais il a dans le petit ardennais et le breton surtout, de rudes adversaires.

Ce n'est pas un débouché très important pour les éleveurs du Perche, d'autant plus que depuis la Grande Guerre on a dissous d'assez nombreux régiments d'artillerie et que, parmi ceux qui restent, le motorisme tend à prendre une très grande place.

4. Commerce.

Le commerce proprement dit est pour l'éleveur percheron un débouché très rémunérateur et un encouragement à une production meilleure et plus nombreuse.

Autrefois, les achats se faisaient en grand nombre aux foires qui se tenaient à date fixe dans les principes agglomérations du Perche, telles que Bellême, Mortagne ou Longny, et qui étaient très suivies. Ces foires, très réputées, où se rendait l'élite de la production, ne sont plus, à l'heure actuelle, que le siège de rares transactions portant sur des chevaux manqués ou tarés, atteints de vices rédhibitoires, en tout cas de peu de valeur.

Aujourd'hui le commerce se fait directement dans les fermes où les meilleurs produits sont achetés par les marchands de la région qui connaissent les mères, parfois de longue date, et savent quelles sont leurs origines.

A chaque concours annuel de la race percheronne, il

y a peu d'achats faits pour le commerce proprement dit. Les éleveurs n'y amènent que des animaux de très noble origine, et partant de très grande valeur, qui sont réservés presque uniquement pour la reproduction ou pour l'exportation.

Les prix atteints par les animaux trouvés dans le commerce varient avec leur âge, leur format et leur pedigree. Les bons chevaux d'origine, inscrits au Stud-Book, mais qui pour une raison ou pour une autre ne peuvent faire des reproducteurs, atteignent facilement aujourd'hui le prix de 10.000 francs.

Le commerce est chargé d'alimenter deux débouchés importants : la culture et les entreprises de transports.

La culture emploie plus de chevaux qu'il y a vingt ans. Cela peut paraître paradoxal alors que nous avons en France 300.000 chevaux de moins qu'avant guerre. Cette diminution porte presque exclusivement sur les races de selle et de demi-sang qui sont les victimes indiscutées du motorisme. Bien plus, malgré le tracteur, la culture aura de plus en plus besoin de chevaux et cela pour plusieurs raisons.

En grande culture métropolitaine, le tracteur n'est qu'un appareil d'accessoire et de complément, comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire. Il est d'un usage coûteux et l'agriculteur ne se résout à l'employer que lors de travaux urgents d'ordre saisonnier.

En outre, vu le morcellement de la propriété agricole, l'usage du tracteur est impossible dans la majorité des exploitations. Le petit propriétaire n'a pas les moyens financiers nécessaires pour acheter un instrument qui n'est pas, pour lui, indispensable. D'ailleurs, il ne possède souvent que des champs de petite contenance, aux

contours plus ou moins sinueux et qui ne permettent guère à un instrument aussi encombrant d'évoluer avec aisance. Puis, le tracteur ne se fractionne pas, tandis qu'on peut indifféremment atteler un cheval, deux, trois ou quatre chevaux (DECHAMBRE, n° 28).

Enfin, la terre est mieux travaillée, mieux cultivée qu'autrefois, ce qui nécessite un nombre plus élevé de chevaux.

Une autre remarque s'impose : à la campagne le bœuf de travail recule devant le cheval. Dans les environs de Bourges, par exemple, on importe maintenant du Perche des étalons et des juments pour remplacer le bœuf qui est d'un prix d'achat presque aussi élevé que celui du cheval, alors que ce dernier est plus souple et plus rapide; puis, au point de vue économique, il se rapproche du bœuf de travail puisqu'il est vendu pour la boucherie hippophagique qui a pris une si grande extension depuis un quart de siècle.

En général, le fermier de Beauce, puisqu'il représente le principal débouché agricole du Perche, achète le jeune cheval vers l'âge de dix-huit mois. Il le soumet alors à un travail léger et progressif et à un régime alimentaire très riche. L'avoine devient le fond de la nourriture du cheval; à dix-huit mois, il consomme 4 à 5 kilogrammes par jour de cette avoine du pays qui passe pour l'une des plus nourrissantes. A 5 ou 6 ans, quand le cheval est formé, le fermier garde pour son usage personnel les animaux de moins grande valeur ou pourvus de légères tares qui pourraient s'accroître avec un travail sur un sol dur, et vend au contraire, à prix élevé, ceux qui sont exempts de tous défauts. Ce sont des chevaux qui serviront aux transports.

Le cheval percheron est toujours très en faveur dans les entreprises de transport, parce qu'il est franc, courageux, fort et vite, c'est-à-dire pouvant traîner au trot une assez lourde charge.

Le motorisme avait, à un moment donné, fort ébranlé sa réputation, mais, depuis quatre à cinq ans, il tend à reprendre le dessus, et, à l'heure actuelle, de nombreuses maisons de commerce reforment une cavalerie qu'elles avaient dispersés.

Au point de vue sentimental d'abord, des commerçants tiennent à la beauté des attelages qui promènent dans la capitale, sur leurs voitures de livraison, le nom de leur firme. Et ce sont ceux-là qui, chaque année, font défiler leurs équipages de travail au Grand Palais, lors du Concours hippique. Ils y étaient au mois d'avril dernier, particulièrement nombreux.

Au point de vue nationale ensuite, nous avons intérêt à soutenir le cheval tractionneur. C'est un consommateur de foin, d'avoine, et d'autres aliments récoltés sur notre sol. L'essence, au contraire, avec son prix élevé, fait passer beaucoup de capitaux français à l'étranger.

Mais ce sont surtout des constatations d'ordre économique qui militent en faveur du cheval. Sur les grandes distances, comparativement à l'automobile, le cheval de livraison est handicapé. Mais il en est autrement sur de petits parcours. C'est pourquoi, à Paris, et dans les grandes villes, le cheval économise environ 50 % à la maison qui l'utilise.

En calculant le prix de revient de la tonne kilométrique sur 35 kilomètres, ce prix s'établit à 1 fr. 08 avec l'automobile et à 0 fr. 51 avec le cheval. Il faut qu'une automobile fasse deux fois et demie le trajet d'un che-

val pour le concurrencer et cela ne se produit que très rarement à Paris et dans les grandes villes où une voiture n'arrive qu'exceptionnellement à totaliser un parcours de 90 kilomètres (DARLY, n° 21). Une économie de 0 fr. 57 par tonne kilométrique est appréciable; aussi s'explique-t-on que les grands magasins, les maisons d'alimentation et, d'une façon générale, toutes les entreprises bien administrées qui ont à faire des livraisons avec de fréquents arrêts, soient restées fidèles au cheval.

Voici, pour nous résumer sur ce paragraphe très important et d'actualités, ce qu'en disait un partisan de la traction hippomobile à un journaliste qui l'interviewait : « Un bon cheval nous coûte cher, mais il nous fournit en moyenne dix à onze années de travail. Acheté vers 5 ans, il peut, s'il est bien entretenu, nous servir jusqu'à 15 ans. Et à ce moment, étant donné l'importance prise par la boucherie hippophagique, notamment dans l'industrie des conserves, nous pouvons le revendre un très bon prix. Cette circonstance, ajoutée au fait d'un amortissement réparti sur dix ans, et par conséquent long, fait que le cheval ne nous coûte presque rien.

« L'automobile, au contraire, est fort onéreuse. D'un prix d'achat initial toujours plus élevé que celui d'une paire de chevaux, elle est vite hors d'état. Après trois ou quatre ans de service quotidien, elle doit être envoyée à la ferraille. Quel prix alors en tirerons-nous?

« Voici un camion de 40.000 francs; nous le revenons 8 ou 9.000 francs. Il nous faut donc, en trois ans, amortir un capital de plus de 30.000 francs. C'est dur.

« C'est que le matériel automobile, soumis dans

Paris à des à-coups répétés, à des départs fréquents, à des arrêts brusques, manié par des gens souvent exaspérés par les difficultés de la circulation, s'use vite. Et quand le moteur tourne à l'arrêt, l'essence n'en est pas moins dépensée.

« Ajoutez les frais d'assurance, les impôts tous plus chers pour l'auto que pour le cheval, vous conviendrez que même les frais d'entretien sont moindres pour l'animal que pour la machine.

« L'entretien journalier d'un animal de trait, y compris la ferrure, la nourriture et le harnachement, est d'environ 25 francs par jour, soit 50 francs pour une voiture de livraison, et de 100 à 150 francs pour une voiture de transport. C'est cher, mais le camion automobile est encore plus onéreux.

« Enfin le fumier de cheval, qu'aucun engrais ne peut remplacer pour la culture maraîchère, a, du fait de sa rareté, subi une plus-value importante, source d'un notable profit.

« Une seule chose plaide en faveur de l'auto, la vitesse. Pratiquement dans une ville embouteillée, ce facteur ne joue pas.

« Ayons donc des chevaux pour le transport des marchandises dans un rayon restreint; gardons l'auto pour les plus longues distances alors qu'intervient l'élément temps. L'auto et le cheval ne sont pas plus antagonistes que le rail et la route. C'est en combinant ces deux moyens de transport que nous obtiendrons les meilleurs résultats ».

Que les éleveurs du Perche ne s'alarment pas, le cheval percheron a encore, dans ces différentes spécialités, de beaux jours à vivre!

CHEVAUX « PERCHISES »

L'expansion de la race percheronne a été très importante en France à un moment donné. Il existe en divers endroits du territoire national des chevaux qui rappellent le percheron par certains caractères et qui s'en éloignent par d'autres : ce sont des chevaux « perchisés », ou bien nés dans le Perche et élevés dans une autre région, ou bien nés dans un autre pays et élevés dans le Perche.

Vers 1880, époque à laquelle le percheron était très en honneur et où les éleveurs ne pouvaient satisfaire à toutes les demandes, on amena dans le Perche beaucoup de jeunes boulonnais et de jeunes bretons qui, après avoir été transformés par le climat et le mode d'élevage, étaient vendus sous le nom de percherons. C'est avec la race bretonne que l'on pratiqua le plus souvent des croisements dont les produits réunissent les principaux caractères des deux races. Par exemple, pour la tête, nous pouvons avoir chez le même sujet une face un peu longue, un œil à fleur de tête, caractères du cheval percheron, et d'autre part, un profil concave, des oreilles petites, caractères du cheval breton.

Mais ces croisements se sont peu généralisés au point d'obtenir des types nouveaux transmettant leurs caractères distinctifs à leur descendance. Pourtant il existe en France trois races dérivées de la race percheronne : le cheval de trait de la Mayenne, du Maine et de l'An-

jou, la race de trait augeronne et la race de gros trait du Nivernais.

1) *Chevaux de trait de la Mayenne, du Maine et de l'Anjou.*

A l'ouest du Perche se trouve une région comprenant la partie ouest de la Sarthe, une partie du Maine-et-Loire et toute la Mayenne, où l'on élève un cheval de trait réunissant les caractères du percheron, et que l'on appelle le cheval de trait de la Mayenne, du Maine et de l'Anjou ; sa désignation officielle est depuis 1927 : *Cheval de trait du Maine.*

Pour le produire jusqu'à ce jour, l'administration des Haras et les éleveurs ont eu recours aux étalons venus du Perche. Les espoirs les plus grands sont permis sur l'avenir de l'élevage du cheval dans cette région. Surtout en ce qui concerne la Mayenne, on constate que dans un temps relativement court, puisque la création du Stud Book dans cette sous-race ne date que de 1907, on est arrivé à « produire des étalons si près du type percheron, dit GOUIN, qu'ils peuvent être employés à la reproduction sans craindre de retour atavique ». L'administration des Haras fait depuis quelques années des achats d'étalons nés dans la Mayenne.

On peut se demander alors pourquoi l'éleveur percheron n'a pas cherché, soit à s'étendre de ce côté, soit à trouver avec les éleveurs de cette sous-race un terrain d'entente qui sauvegarderait les intérêts des deux parties.

Ces pays avoisinants le Perche sont dans des conditions de climat, de sol et de culture identiques et quelquefois même meilleures que dans certaines parties de la zone

admise. Ainsi les maigres sables du cénomanien qui constituent le canton boisé du Grand Lucé, admis dans la région percheronne, ne peuvent donner des produits de la valeur de ceux que l'on obtient dans les cantons jurassiques de Conlie et de Loué qui en sont exclus. Aussi n'est-il pas étonnant que les éleveurs de la Mayenne, du Maine-et-Loire et de la Sarthe soient tous tombés d'accord pour demander au Comité des livres généalogiques de reconnaître leur Stud-Book de chevaux percherons nés hors du Perche.

La Société hippique percheronne a fait une première concession en admettant sur son livre généalogique les poulains issus de reproducteurs inscrits et présentés avec leur mère à une commission spéciale siégeant au Mans.

L'idéal serait une union puissante de toutes ces régions élevant le cheval percheron, tout en conservant à la Société hippique percheronne une influence directive qui assurerait la vente de ses reproducteurs et en même temps éviterait le contact direct de son élevage avec une population équine désordonnée.

Nous touchons ici un problème délicat et malgré les avantages sérieux qui pourraient en résulter, l'on comprend facilement que la Société hippique percheronne, fière de son passé glorieux, hésite un peu à se séparer de ce qui a été acquis à force de patience et de persévérance.

2) *Le cheval de trait augeron.*

La vallée d'Auge est située dans les départements de l'Orne, du Calvados, et de l'Eure. Elle possède une popu-

lation chevaline composée presque exclusivement de chevaux de trait. Ceux-ci doivent être nés dans les vingt cantons compris dans les bassins de la Dives, de la Touques et de la Risle, pour pouvoir être inscrits au Stud-Book de la race, créé en 1913, et qui comprend, à l'heure actuelle, environ 5.500 noms.

Voici, donné par la Société hippique augeronne, la description du cheval dont elle s'occupe :

« La tête des chevaux augérons est moyenne, à chanfrein très légèrement déprimé, portée par un cou de longueur moyenne, bien musclé, de position peu relevée, le front est large, l'œil vif et doux, l'oreille grande et bien placée.

« Poitrail large et decendu, la garrot dessiné, le rein puissant ; croupe longue et musclée, queue attachée haut, angles des épaules et des cuisses permettant des allures allongées. Membres puissants, genoux et jarrets larges et près de terre, canon court et large, paturons souples, pieds bien développés.

« La taille varie de 1 m. 58 à 1 m. 70.

« Crinière peu touffue, crins soyeux, queue bien fournie.

« Robe grise ou noire. Membres dépourvus de longs poils ».

Ce signalement ressemble fort à celui du cheval percheron dont l'augeron n'est qu'un dérivé influencé par le milieu dans lequel il se développe. Le cheval augeron est massif et énergique ; il est apte à faire de gros transports à bonne allure.

3) *Le cheval de gros trait du Nivernais.*

Vers 1850 il existait dans le Nivernais un cheval com-

mun que l'on croisa avec des étalons gris importés du Perche. Petit à petit, la race de trait nivernaise fut remplacée par une nouvelle race percheronne introduite presque de toutes pièces ; aujourd'hui les « chevaux nivernais ne sont, dit GALLIER, qu'une variété de percherons ».

Grâce à une subvention du Conseil général de la Nièvre, la Société des Agriculteurs acheta dans le Perche, à partir de 1875, des étalons de robe sombre qu'elle revendait à perte. Mais elle imposait aux acheteurs la condition de ne faire saillir que des juments des éleveurs de la Nièvre et de garder, au moins six ans, ces chevaux dans le département ; elle eut soin de choisir des étalons de même conformation et de même robe ; tous étaient d'un beau noir lustré ; le nivernais devint un « percheron noir ».

D'autre part, la Société acheta de bonnes juments qu'elle fit saillir à ses frais par des reproducteurs d'élite ; à son exemple, encouragés par les excellents résultats obtenus, les cultivateurs sélectionnèrent les juments ; on ne conserva que les juments fortes, larges, étoffées ; la race devint douce, patiente, résistante. Bref, elle a tous les caractères de la race percheronne, et est, comme elle, une race de gros trait ; mais elle a été un peu moins grossie tout en restant de taille plus petite. Tous les animaux y sont de couleur noire.

Les produits du Nivernais devinrent aussi bons que ceux du Perche. Ces animaux sont pourtant d'un tempérament plus lymphatique, sans doute parce qu'ils ne reçoivent pas, au sortir du Nivernais, dans les pays de culture de céréales où s'achève leur élevage. (Auxerrois, Sénonais, sud de la Champagne pouilleuse, Brie),

le dressage spécial qui donne au percheron dans la Beauce, une partie de ses qualités.

Un Stud-Book de la race fut fondé en 1880 n'acceptant sur ses registres que les animaux possédant les caractères suivants : tête lourde au profil rectiligne ou souvent subconnexe dans la région du chanfrein ; tronc volumineux, membres forts ; extrémités souvent épaisses ; robe entièrement noire.

Le cheval nivernais est apte au service de la culture et du gros trait lent. Vers 1900 il était vendu pour l'Amérique où il allait grossir le nombre des chevaux qualifiés percherons. Aujourd'hui l'Amérique semble avoir perdu le chemin du Nivernais, comme elle a perdu celui du Perche.

Bref, au point de vue de ses débouchés intérieurs et de son expansion importante, la race chevaline percheronne a eu, dans le passé, une situation enviée de beaucoup. L'avenir promet d'être aussi brillant pour elle.

DEBOUCHES EXTERIEURS

Nous avons vu dans l'étude de la formation de la race percheronne que sa renommée était aussi grande au delà comme en deçà de nos frontières. Dans presque tous les pays du monde, en effet, où l'élevage du cheval de trait est en honneur, on a eu recours, à un moment donné, à ses services appréciés, soit pour former une nouvelle race locale, soit pour améliorer ou retremper une race déjà existante.

Dans l'étude de ces débouchés extérieurs nous suivrons un ordre chronologique, c'est-à-dire que nous commencerons par étudier l'exportation aux Etats-Unis et au Canada, pays qui furent les premiers à puiser à la source percheronne. Nous parlerons ensuite du Cap et de l'Argentine, puis du Japon, de la Suisse, de l'Angleterre, de l'Espagne, de l'Italie, du Chili, pays avec lesquels un trafic s'est établi plus ou moins récemment.

1) *L'exportation aux Etats-Unis et au Canada.*

Dans le courant du XIX^e siècle, le besoin de chevaux de trait se fit sentir en Amérique du Nord, particulièrement aux Etats-Unis, pays neuf et en pleine organisation. On avait besoin de tractionneurs pour le transport des matériaux de construction, des produits agricoles et industriels. Les importations portèrent alors sur des chevaux de gros trait venant d'abord d'Angleterre puis de

France. De 1840 à 1870 on introduisit le Clydesdale, le cheval de Suffolk au Canada particulièrement, enfin le Shire-horse. A cette même époque on commence à importer du Perche quelques chevaux qui sont tout de suite tenus en haute estime, mais c'est à partir de 1870 qu'ils sont l'objet d'une faveur croissante, et, aux Etats-Unis, dit MAGNE en 1881 « on connaît surtout de la France, après Paris, ce petit pays qui s'étend du Loir aux sources des petits fleuves de la Manche ».

Les premiers chevaux français, en l'occurrence des percherons, traversèrent l'Atlantique en 1839. C'étaient un étalon et une pouliche ; le premier avait été baptisé Philippe Egalité, et son fils Louis Philippe a été un des plus beaux produits de son époque, dont la descendance est encore aujourd'hui très recherchée.

Quelques années plus tard, en 1851, un jeune Yankee, possesseur d'une grosse fortune, était venu la dilapider en France. Après avoir mené la vie à grandes guides, il rentra dans son pays emmenant avec lui un étalon percheron acheté au cours d'une promenade aux environs de la Ferté-Bernard. Cet étalon, le fameux Louis Napoléon, resta cinquante jours sur un voilier. Arrivé quand même au port et croisé avec des juments du pays, il donna des produits rapidement célèbres, dont les descendants sont encore, à l'heure actuelle, les rivaux les plus redoutables de ceux de Louis Philippe.

Il fallut plus de quinze ans pour que l'on s'avisât de faire, d'une façon continue, ce qu'un caprice de jeune homme avait tenté. En 1869 et 1870 les achats en étalons commencèrent à être réguliers. En 1872, un éleveur américain M. DUNHAM, vint acheter à Nogent-le-Rotrou des étalons et quelques juments qu'il importa dans l'Illinois.

Ce fut l'origine du « percheron américain », nom donné aux produits nés et élevés en Amérique pour les distinguer des animaux importés ou « percherons français ».

Cette tentative eut un plein succès ; aussi M. DUNHAM ne tarda-t-il pas à avoir des imitateurs. Il s'associa à M. ELWOD, comme lui de l'Illinois, et tous deux entreprirent le commerce sur une vaste échelle, grâce à de puissants capitaux. Ces deux hommes se sont faits chez eux les apôtres du cheval percheron.

C'est surtout à partir de 1880 que les exportations deviennent importantes ; de 1880 à 1890, 1.000 à 1.200 étalons et 150 à 180 juments quittent chaque année le Perche pour le Nord-Amérique. Elles cessent presque complètement à partir de 1892, à la suite d'une crise monétaire, pour reprendre en 1898. Dans la suite, la moyenne des exportations est de 700 étalons par an ; en 1906, elles atteignent le chiffre de 1.300 étalons et de 200 juments, en 1909, de 1.950 étalons et de 1.240 juments. Les préférences des Américains vont aux chevaux de robe sombre, massifs, de 1.000 kilogs et plus, qu'ils enlèvent à coup de dollars, en moyenne 10.000 francs vers 1905, et qu'ils revendent quatre fois plus cher aux fermiers des Etats-Unis. Dans les années qui précèdent la Grande Guerre les exportations tendaient à diminuer. De 1914 à 1918, elles furent inexistantes, et, depuis dix ans, elles se font rares.

Quoi qu'il en soit, la race percheronne est à l'heure actuelle, la race la plus répandue aux Etats-Unis. Il suffit d'examiner une statistique de 1916, publiée à Chicago, sur la répartition des étalons entre les divers Etats. Dans 19 sur 22 possédant une législation hippique, nous trouvons 18.022 étalons de race percheronne sur un total de

77.700 étalons de gros trait, alors que les Belges et les Shires, ses concurrents les plus favorisés, n'y comptent respectivement que 4.000 et 2.000 têtes.

La race percheronne fut, de bonne heure, très considérée en Amérique du Nord. Dès 1883 en effet, se fonde parallèlement à la Société hippique percheronne de France, une Société analogue : The American Percheron Horse Breeders Association de Chicago, qui publie le Stud-Book of America. En 1903, était créée une nouvelle société : Station Company, dans le but d'associer les éleveurs américains pour l'achat des percherons et l'établissement de stations ou dépôts pour ces étalons.

On peut se demander pourquoi les Américains du Nord ont pris chez nous une si grande part à l'élaboration et à la formation du Stud-Book percheron. Cela tient à la décision prise aux Etats-Unis (bill Mac Kinley) d'exonérer du droit d'entrée les reproducteurs inscrits à un Stud-Book officiellement reconnu et introduits par les citoyens américains dans un but d'élevage. Le droit étant de 25 % *ad valorem*, la prime qu'établissait cette mesure n'était pas à dédaigner. Ne pouvant se passer de nos étalons du Perche, l'on comprend maintenant pourquoi les Américains, gens pratiques, portaient tant d'intérêt à la création en France d'un livre généalogique de la race percheronne. ,

Mais à quoi tient l'éloignement momentané, espérons le du moins, de ces excellents clients ? A-t-il sa raison d'être, comme l'écrivait GRAU en 1923, dans une certaine propagande anti-française, tendant à répandre le bruit que notre élevage était entièrement ruiné par la guerre ? Cela ne vient-il pas plutôt du nombre déjà élevé d'étalons importés ?

Si leur quantité n'est mise en doute par personne, il n'en est pas de même de leur qualité. Les Etats-Unis possèdent un trop grand nombre de percherons américains dont la pureté de format, de ligne et d'allures laisse quelque peu à désirer. « Ils ont, dit le professeur DECHAMBRE, moins de qualités que leurs ascendants importés. Les modifications les plus importantes, subies par le type au cours de quelques générations, portent sur les extrémités qui s'allongent et s'amincissent. Les membres deviennent grêles, ainsi que la tête et l'encolure ».

Cette finesse des extrémités chez les produits de l'immigration est d'ailleurs un fait signalé depuis longtemps par QUATREFAGES; BARON l'attribuait à l'influence de la région des Grands Lacs. Cela est si vrai que les acheteurs américains accordent toujours une importance de premier ordre à l'intégrité et au développement de l'ossature chez les reproducteurs qu'ils importent.

« L'américain du Nord, écrivait de LONCEY, n'est pas et ne peut pas être un véritable éleveur. Avec sa devise nationale : *Go ahead* : en avant, il n'a pas la patience, la persévérance, la suite dans les idées qui sont les qualités nécessaires pour faire de l'élevage, il ne sait pas attendre ». Et TROLET de renchérir : « Non, le trust n'est pas à craindre de ce côté, jamais les Américains ne produiront en Amérique des chevaux percherons ».

Un éleveur du Perche disait dernièrement que, lorsque, vers 1914, il visitait des concours au-delà de l'Atlantique, il constatait une supériorité de l'ensemble sur nos expositions de France, ce qui revenait à dire que l'élite de notre élevage avait traversé l'Océan. Maintenant les rôles sont renversés, car la plupart des sujets de là-bas sont des « *home bred* » (nés en Amérique),

qui, si réussis qu'ils soient, n'égale pas leurs ancêtres. « Si les Américains, affirmait-il, veulent maintenir leur production au niveau élevé auquel ils étaient parvenus, ils devront, au plus tôt, revenir à la source ».

Souhaitons que cet espoir se transforme vite en réalité ! et constatons qu'au dernier concours central de juillet 1929 plusieurs étalons percherons ont été achetés pour l'Amérique du Nord.

Le Canada a, lui aussi, suivi, dès 1881, le mouvement créé en faveur du cheval percheron. Celui-ci, presque toujours importé directement des Etats-Unis, n'arriva jamais à égaler la renommée du Clydesdale qui, aujourd'hui encore, y est très en faveur.

A l'encontre pourtant de ses voisins du sud, le gouvernement provincial de Québec, a, depuis quelques années, repris l'importation de chevaux et juments de race percheronne pour répandre celle-ci et améliorer la production locale. Au concours interdépartemental de 1922, il y était représenté par un de ses éleveurs les plus qualifiés.

La robe noire est la plus demandée avec le gris pommelé. Les étalons pèsent entre 800 et 1.000 kilogs, les juments entre 700 et 900 kilogs.

Les étalons achetés par le gouvernement sont cédés aux Syndicats d'Elevage ou aux Sociétés d'Agriculture. Au bout d'un certain nombre d'années, l'animal devient la propriété de celui qui l'a eu en garde.

2) *L'exportation au Cap.*

En 1875, quatre étalons percherons sont importés dans la colonie du Cap par M. Low. Accouplés avec des ju-

ments du pays ils donnèrent des produits très appréciés ; mais, malheureusement, M. Low étant mort, l'essai de 1875 pourtant si plein de promesses, ne fut point renouvelé tout de suite. Il y eut, dans cette importation, un arrêt imputable bien plus à l'absence de propagande active qu'à la déception des acheteurs.

Dans les vingt années suivantes, les Sud-Africains introduisent chez eux des chevaux de gros trait appartenant aux races Cleveland, Shire, Suffolk, Clydesdale dont le caractère lymphatique ne convient nullement à un climat où la température maxima atteint souvent et dépasse même 40° à l'ombre. En 1900, le conseiller du commerce extérieur de la France auprès de ce pays, pense que le cheval percheron, le bon postier d'autrefois, remplacerait avantageusement les grosses races d'outre Manche.

Il a suffi de l'intelligente initiative d'une maison d'exportation française pour faire passer le chiffre de 6 étalons percherons exportés dans l'Afrique du Sud, en 1911, au nombre de 30 étalons et 20 juments envoyés là-bas en 1912. Depuis dix ans la colonie du Cap achète toujours assez régulièrement, mais en petit nombre, quelques sujets d'élite primés dans nos concours.

La taille, le format, le caractère, les aptitudes de l'ancien percheron du type dit postier, mais plutôt de robe noire, conviennent admirablement aux services qu'en attendent les Sud-Africains.

3) *L'exportation en Argentine.*

L'élevage du cheval de gros trait en Argentine a du répondre dans les vingt dernières années du XIX^e siècle

à la demande croissante de l'agriculture, de l'industrie et du commerce qui, avançant rapidement dans la voie du progrès, exigeaient de plus en plus un moteur animé correspondant à leurs besoins. Aux services ordinaires de la selle et du trait léger, il a toujours été facile de pourvoir dans ce pays. Par contre, pour le gros trait, il s'agissait de constituer un type qui manquait et qui devait répondre à des exigences bien définies.

On commença d'abord par introduire des Shires, des Clydesdales, puis, en 1900, sept étalons percherons. Dans les années suivantes ce nombre augmenta vite : en 1906, 256 reproducteurs arrivèrent à Buenos-Ayres, en 1907, 180 et en 1908, 177. Bref, durant la période 1900-1914 on introduisit 1080 percherons contre 729 clydesdales et 446 shires. Ces derniers étaient de moins en moins en faveur. Ainsi 146 clydesdales étaient importés en 1907, 73 seulement 1908, 69 shires en 1906, 59 en 1907 et 53 en 1908.

Dans les années suivantes la progression est encore plus nette et les percherons sont demandés en bien plus grand nombre que les chevaux des autres races. En 1921, 10.425 percherons, mâles et femelles, sont inscrits au Stud-Book argentin sur un total de 24.828 animaux de toutes races possédant un certificat d'origine; en 1926, 21.350 sur 46.000. De nos jours les exportations pour ce pays sont encore assez suivies et assez nombreuses.

Comment se comporte le percheron dans ce pays ? En général il semblerait mieux s'acclimater que dans l'Amérique du Nord. A l'exposition internationale de Buenos-Ayres en 1924, les percherons sont très nombreux (83) et très remarquables « mais, dit le professeur DECHAMBRE, d'un modèle un peu trop léger et trop affiné ».

A l'exposition de 1926 où M. le Sénateur BEAUMONT

était membre du jury celui-ci a vu « un lot de percherons de tout premier ordre, digne de ses ancêtres. Les éleveurs argentins, dit-il, sont parvenus avec ces animaux à créer une race nationale de trait léger ». A l'exposition de 1928, M. AVELINE, Président de la Société hippique percheronne, fut un peu déçu par les étalons nés dans le pays qui sont « grands, légers d'os, pas assez doublés ».

Les préférences des éleveurs argentins vont aux chevaux de poids moyen, râblés et de robe grise. Il est à remarquer pourtant que, lorsqu'en 1925, une commission est venue acheter en France et dans le Perche des étalons destinés à constituer un haras pour la reproduction de chevaux aptes au service de l'artillerie, la dite commission n'a choisi que des étalons noirs. Or, si nous examinons le palmarès du Concours de Nogent-le-Rotrou de la même année, nous constatons que 87 % des animaux primés sont de robe grise, du gris très foncé au très clair, et 13 % seulement de robe noire. En limitant leur choix à des reproducteurs de robe noire, les étrangers le restreignent dans de très fortes proportions. De plus leurs demandes portent sur des chevaux se rapprochant du type postier d'autrefois, et, c'est un fait que ce format déjà rare dans les robes grises, l'est davantage encore dans les robes noires.

Bref, à l'heure actuelle, le cheval percheron prend nettement la première place en Argentine, après que toutes les races anglaises eurent été essayées. L'année 1921 a vu pour la première fois, au grand concours annuel international de Buenos-Ayres des races de chevaux de gros trait, le triomphe d'un cheval percheron qui s'est vu décerner le grand championnat de toutes les races de gros trait. Jusqu'à cette date le succès était toujours réservé



“ BEURIER ”

à M^r CHAPELLE-TACHEAU

né en 1923

2^o PRIX à Paris (1926) — **1^{er} PRIX** à Nogent (1927),
Vendu **80.000 francs** à l'Argentine (Juillet 1929)



“ AYAPANA ”

à M^r Louis AVELINE

né en 1922

1^{er} PRIX des 3 ans et **PRIX de Championnat** à Mamers (1925)
Vendu à l'Argentine **130.000 francs** (Juin 1926)

aux chevaux anglais dans cette catégorie. Cette récompense a eu une importance mondiale énorme car « l'Argentine est le creuset où viennent se refondre les meilleures races animales du monde et où viennent se retremper les plus célèbres renommées ».

L'importance du nombre des juments introduites permet de penser que, dans un avenir prochain, il se constituera en Argentine une famille percheronne non moins importante que celle de l'Amérique du Nord. Mais là comme ici, pour que les nouveaux sujets conservent toutes les qualités de la race primitive, pour qu'il ne se produise pas de déformation de structure, il est nécessaire d'en renouveler le sang et d'importer des étalons de tout premier ordre.

4) *L'exportation au Japon.*

Au Japon, l'administration des Haras a décidé, depuis 1910, d'importer des chevaux percherons pour améliorer la race de gros trait du pays. En 1920, elle achète 14 étalons et 6 poulinières, mais elle préfère acheter directement aux Etats-Unis pour éviter à des animaux de grande valeur l'épreuve du passage des tropiques, cause d'une grande mortalité.

5) *L'exportation en Suisse.*

En Suisse, le cheval percheron est aussi en faveur. Le nombre d'animaux importés fut assez élevé en 1920, presque nul en 1922, mais il a augmenté en 1923 et 1924 et dans ces dernières années.

6) *L'exportation en Angleterre.*

En 1915, quelques éleveurs anglais sont venus à Mor-

tagne acheter des étalons et juments percherons dont beaucoup furent admis à l'exposition de la Société royale d'agriculture anglaise. L'Inspecteur général OLLIVIER commente cet événement dans une petite brochure en anglais, consacrée au cheval percheron : « Le fait qu'une section pour les éleveurs de percherons paraisse sur le programme de l'exposition de Cardiff est de la plus grande importance pour l'industrie du cheval en France, et ceci m'apporte la satisfaction la plus grande de pouvoir affirmer que ce premier essai d'importation a été aussi heureux qu'on pouvait l'espérer ». Il indique les raisons de cette faveur : « le percheron est beaucoup plus fort, plus rapide au démarrage que le Shire, plus robuste, plus facile à entretenir et plus endurant que le Clydesdale ».

Si les chevaux percherons arrivent à supplanter, jusque dans leur pays d'origine, ces races anglaises de gros trait qui furent, à un moment donné, leurs concurrents les plus redoutables dans les autres pays importateurs (Etats-Unis, Cap, Argentine), les éleveurs du Perche pourront s'en montrer fiers.

Il est à craindre pourtant que cette arme soit à double tranchant. Depuis trois ans on n'exporte plus de percherons en Angleterre. Or, dans ce pays, le type percheron a servi à faire un métis, plein de qualités, et qui commence à nous concurrencer, même au-delà de l'Atlantique.

7) L'exportation vers l'Espagne et l'Italie.

Les exportations dans ces pays en sont encore à leur période de début, mais on fonde de grands espoirs sur ces nouveaux débouchés,

Nous avons parlé des principaux pays où le cheval percheron était très recherché, mais ce sont toutes les nations du monde qu'il faudrait citer pour être complet.

En voici, parmi beaucoup d'autres, deux exemples typiques :

Dans le Wütemberg, on importait, dès 1877, des étalons et des juments du Perche pour en essayer l'élevage. Les éleveurs, d'ailleurs, n'ont obtenu que des mécomptes, ainsi qu'avec les chevaux flamands et belges, et n'ont pu réussir à infuser aux produits l'aptitude à prendre la masse. Cela tient probablement aux terrains de ce pays qui sont de qualités médiocre et qui ne se prêtent guère à l'élevage du cheval de gros trait.

Un gros éleveur du Chili présent au concours de Nogent-le-Rotrou de 1927 achète l'étalon qui obtint le premier prix de sa catégorie et celui du championnat.

A la lecture de cet exposé, on se rend facilement compte de la grande vogue du cheval percheron à la fin du siècle dernier et jusque vers 1914. Depuis dix ans les exportations se sont très ralenties, se réduisant à environ 80 têtes en 1925, 125 en 1926, 75 en 1927, 100 en 1928. Nous nous trouvons à une époque intermédiaire, si l'on peut dire, pour les débouchés extérieurs du cheval percheron : l'Amérique du Nord, autrefois grosse importatrice, a délaissé le chemin du Perche, que l'Italie, l'Espagne et certains pays de l'Amérique du Sud semblent vouloir prendre à leur tour. Les éleveurs du Perche sauront satisfaire toutes les demandes, même les plus exigeantes.

PREPARATION DES ANIMAUX A L'EXPORTATION ET A L'ACCLIMATEMENT

Le cheval percheron a été et est encore, sur une plus petite échelle, nous venons de le voir, un animal d'exportation. Lorsqu'il s'expatrie vers un pays voisin son déplacement n'est précédé d'aucun soin particulier. Au contraire, lorsque sa destination exige un long trajet, par voie de terre mais surtout par voie de mer, pour l'Amérique par exemple, il est avant son départ, l'objet d'une préparation spéciale qui a pour but, tout d'abord, de lui procurer durant la traversée une réserve vivante de nourriture, puis, en même temps, de lui aider à s'adapter dans le bref délai aux nouvelles conditions de milieu du pays destinataire.

Dans les temps précédant son exportation, le cheval percheron est soumis à une alimentation riche et abondante, non point pour en faire un animal repu de graisse comme cela existe dans l'espèce bovine, mais plutôt, tout en lui faisant acquérir un certain embonpoint apprécié des acheteurs, pour lui faire absorber certaines matières de réserve sur lesquelles l'animal pourra vivre pendant le transport. On diminue quelque peu les rations encombrantes, paille et foin, pour les remplacer par des aliments plus riches en matières azotées et minérales.

Puis, au cours de la traversée, la ration est notablement diminuée. On a reconnu utile de remplacer la

plus grande partie de l'avoine, sinon sa totalité, par du son ou de la farine d'orge. Il ne semble pas pourtant que le cheval soit sujet « au mal de mer » si redouté de certains passagers; en tout cas, s'il l'est, les symptômes sont différents; peut-être existe-t-il une indisposition spéciale ressemblant de loin ou de près à la vulgaire migraine, mais alors chez lui le vomissement n'existe pas et ne peut pas physiologiquement exister pour des raisons anatomiques bien connues.

Il faut faire voyager les animaux dans une saison convenable, le printemps ou l'automne, réduisant au minimum l'écart de température et permettant de profiter de disponibilités alimentaires suffisantes.

Il est nécessaire, bien entendu, de choisir des animaux en excellente santé. On a beaucoup discuté sur l'âge optimum pour une meilleure traversée. L'observation a montré que les animaux adolescents, de 2 à 5 ans, étaient les plus résistants à la traversée, mais tout en s'acclimatant moins facilement peut-être, une fois débarqués, que les animaux plus âgés.

Dans la semaine suivant le débarquement, on observe les mêmes précautions : petites rations et de facile digestion, composées de farine d'orge, de son, de graine de lin, de quelques litres d'avoine. De plus on doit remplir strictement les conditions hygiéniques habituelles : écuries bien aérées, pensage soigné, douches, promenades courtes et répétées. Quelques individus peuvent, par suite du changement de milieu et des fatigues du voyage, perdre l'appétit, rester abattus et tristes, contracter quelques affections cutanées, particulièrement aux membres (DECHAMBRE) (N° 23).

En tout cas, c'est un fait que chez tous les animaux

soumis à une traversée assez longue, pénible ou non, l'embonpoint diminue et il faut, en moyenne, 6 mois pour les remettre dans l'état où ils se trouvaient au moment de l'embarquement. Cet état de chose explique en partie les difficultés de vente à l'extérieur et les hauts prix atteints aux Etats-Unis par les reproducteurs amenés d'Europe et du Perche.

En observant bien toutes les prescriptions énumérées plus haut on évitera presque à coup sûr, deux grands écueils, conséquences du changement de milieu, à savoir : d'une part l'infécondité, d'autre part, la maladie ou plutôt ce que l'on a appelé la crise d'acclimatement.

CONCLUSIONS

« La race percheronne, dit OLLIVIER, est la plus populaire des chevaux de trait dans le monde et sa distribution beaucoup plus grande que n'importe quelle autre ». Quoi d'étonnant à cela ?

C'est une race sélectionnée ; 50 cantons forment son berceau, au sol et au climat des plus favorables.

Elle possède un cheval type, dont les caractères sont bien fixés, qui est issu d'ancêtres au pedigree connu et qui a subi quelques modifications superficielles répondant à la mode du jour.

Elle possède un cheval très estimé en France, soit pour la remonte des Haras, soit pour l'élevage privé, soit, enfin et surtout, pour le commerce qui doit fournir aux particuliers des tractionneurs solides et rapides.

Elle a été l'objet d'un véritable engouement dans certains pays étrangers : Etats-Unis, Canada, Cap, Argentine, Angleterre et aujourd'hui encore elle est très recherchée par l'Italie, le Japon, l'Espagne, le Chili.

Quelle est la race au monde pouvant s'enorgueillir d'un palmarès aussi glorieux et aussi plein de promesses pour l'avenir ? C'est le cheval type qui, il y a un demi-siècle, faisait déjà l'admiration de CH. DU HAYS. Nous ne pouvons mieux terminer qu'en citant quelques lignes de cet auteur où il nous peint si bien le cheval percheron, celui d'hier, celui d'aujourd'hui, celui de demain :

« A une force peu commune, dit-il, à une vigueur qui

jamais ne se dément, à une conformation dont les formes puissantes n'excluent point l'élégance, elle sait allier la docilité, la douceur, la patience, la franchise, une grande sobriété, une santé excellente et un tempérament rustique et résistant. Ses actions sont vives, relevées et légères. Sa tenue est constante dans le travail et à toutes les allures. Elle possède la double et inappréciable qualité de courir vite en tirant lourd. Elle est précieuse surtout pour son étonnante précocité et produit, à deux ans, en travail plus qu'elle n'a coûté en nourriture et en entretien. Son moral est droit et docile, ne connaissant ni les quintes de mauvaise humeur, ni les excitations nerveuses. Elle est *honnête*, en un mot, si j'ose ainsi parler.

« Cette race vraiment typique semblerait un mythe si elle ne vivait à nos côtés. Je ne la nommerai pas, tous, à cette incomplète ébauche, ont reconnu la belle race de chevaux honnêtes et laborieux qui naît et grandit dans l'ancienne province du Perche, si justement surnommée le Perche aux bons chevaux.

« Le percheron a plus que jamais sa raison d'être. C'est celui, parmi les chevaux de service, qui est appelé à la plus haute fortune, car, de tous les chevaux communs, il est le plus près du sang pour ses formes et ses aptitudes ».

VU : Le Doyen,
H. ROGER.

VU : Le Président,
A. GOSSET

Vu et permis d'imprimer,
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

1. AMIOT R. — L'avenir du cheval percheron. *Journal de l'Agriculture du Centre*, 1922.
2. AVELINE L. — Impressions d'Argentine. *Revue de Zootechnie* (Janvier 1929).
3. AURE (D'). — De l'industrie chevaline en France. Paris 1840.
4. BARBIER. — Concours interdépartemental de la race percheronne. *Revue de Zootechnie* (Octobre 1922).
5. BIDAULT. — Les chevaux de l'armée sous la Révolution et l'Empire. Paris 1909.
6. BOURGELAT. — Traité de la conformation extérieure du cheval. Paris 1775.
7. *Breeder's Gazette de Chicago*. Le cheval percheron en Amérique.
8. BRIÈRE. — Amélioration à l'élevage percheron. *Républicain de Nogent-le-Rotrou* (Février 1908).
9. BRUYÈRE. — Origines du cheval percheron. *Républicain de Nogent-le-Rotrou* (Novembre 1906).
10. BRUYÈRE. — Le cheval percheron dans les temps modernes. *Ibid* (Décembre 1906).
11. BRUYÈRE. — Le cheval percheron actuel. *Ibid*. (Février 1907).
12. BRUYÈRE. — Commerce du cheval percheron. *Ibid* (Février 1907).
13. BRUYÈRE. — Croisements du cheval percheron avec d'autres races. *Ibid* (Avril 1907).
14. BRUYÈRE. — L'agriculture dans le Perche. *Ibid* (Février 1908).
15. CHARLES. — Les chevaux percherons au concours de Nogent-le-Rotrou. *Echo des Sociétés et Associations vétérinaires de France*. 1894.

16. CHARNACE (DE). — Les races chevalines en France. Paris 1867.
17. CHARNACE (DE). — Le cheval percheron. *Journal de l'Agriculture*. 1869.
18. CHOISNARD. — Ferme de la Roussière ; exploitation agricole et élevage dans le Haut Perche. Bellême 1908.
19. CORNEVIN CH. — Traité de Zootechnie générale. Paris 1891.
20. COUTTE. — Débouchés des chevaux français dans l'Afrique du Sud. Compte rendu des Travaux du Congrès hippique 1913.
21. DARLY. — Rapport au Congrès de l'utilisation rationnelle du cheval. Paris 1927,
22. DAUBION DELISLE. — Le cheval percheron, la Société hippique percheronne, son Stud-Book. Nogent-le-Rotrou 1886.
23. DECHAMBRE P. — Traité de Zootechnie :
Tome II : Les équidés. 2^e édition. Paris, 1928.
Tome II : Les équidés. 2^e édition. Paris, 1928.
24. DECHAMBRE P. — Un regard sur l'Argentine, terre d'élevage. *Revue de Zootechnie* (Novembre 1924).
25. DECHAMBRE P. — Le cheval richesse nationale. *Revue de Zootechnie* (Août 1925).
26. DECHAMBRE P. — Concours central des reproducteurs des espèces chevaline et asine. *Revue de Zootechnie* (Août 1928).
27. DECHAMBRE P. — Concours central des reproducteurs des espèces chevaline et asine. *Revue de Zootechnie* (Août 1929).
28. DECHAMBRE P. — Conférence aux Journées vétérinaires de 1929. *Recueil de Médecine vétérinaire* 1929.
29. DECHAMBRE P. et ROSSIGNOL. — Production chevaline en France. *Congrès vétérinaire* 1906.
30. DESVAUX LOUSIERS. — De l'avenir du cheval de trait. Paris 1847.
31. DUREAU DE LA MALLE. — Le bocage percheron. Paris 1823.
32. GALLIER. — Le cheval percheron. *Journal d'Agriculture pratique* 1907.

33. GALLIER. — Le cheval de trait. Paris 1909.
34. GALLIER. — Les équidés domestiques. Paris 1919.
35. GAYOT. — La connaissance générale du cheval. Paris 1861.
36. GAYOT. — Les chevaux du Perche. *Journal d'agriculture pratique* 1861.
37. GAYOT. — Les chevaux de trait français. Paris 1887.
38. GAROLA. — Monographie agricole du département d'Eure-et-Loir. *Bulletin minéral agricole* 1898.
39. GOUIN. — Un grand élevage d'étalons percherons. *Revue de Zootechnie* (Octobre 1924).
40. GOUIN. — Le concours hippique de la race percheronne à Alençon. *Revue de Zootechnie* (Juillet 1924).
41. GOUIN. — Les percherons de la Mayenne, du Maine et de l'Anjou. *Revue de Zootechnie* (Juillet 1925).
42. GRAU. — Concours interdépartemental de la race percheronne. *Revue de Zootechnie* (Novembre 1923).
43. GUILLOT. — Des reproducteurs français en Russie : percherons, anglo-normands, ardennais, bretons. Paris 1903.
44. HÄYS (CH. DU). — Le cheval percheron. Paris 1866.
45. HUZARD. — Instruction sur l'amélioration des chevaux en France. Paris 1802.
46. HUZARD. — Manuel du petit éleveur de poulains dans le Perche. Paris 1869.
47. JACCOULET. — Traité d'hippologie. Saumur 1900.
48. JOLEAUD. — Le cheval du Perche. *Journal de l'agriculture* 1867.
49. LANDRIEU J. — 30^e Concours de la Société hippique percheronne. *Revue de Zootechnie* (Octobre 1926).
50. LANDRIEU J. — Importation et vente de reproducteurs en Argentine. *Revue de Zootechnie* (Novembre 1927).
51. LAULANHIÉ (DE). — Projet de conversation de la race chevaline dans le Perche. Versailles 1843.
52. LAULANHIÉ (DE). — Plan d'établissement de haras et de ferme-modèle dans le Perche. Versailles 1843.

53. LAVALARD. — Le cheval. Paris 1890.
 54. LEBLANC. — Concours de Mortagne de 1927. *Revue de Zootechnie* (Juillet 1927).
 55. LETARD. — Concours général d'animaux reproducteurs des espèces chevaline et asine. *Revue de Zootechnie* (Octobre 1924).
 56. LONCEY (DE). — Les races de chevaux de trait. Paris 1888.
 57. LONCEY (DE). — Le cheval percheron. Nogent-le-Rotrou 1903.
 58. MAGNE. — Hygiène vétérinaire appliquée. Etude de nos races d'animaux. Paris 1860 (3^e édition).
 59. MAGNE. — Les races chevalines, leur amélioration. Paris 1865.
 60. MEGNIN. — Le cheval et ses races. Paris 1895.
 61. MORIN. — Manuel de l'éleveur de poulains dans le Perche. Chartres 1870.
 62. MUSSET. — L'élevage du cheval en France. Paris 1917.
 63. OLLIVIER. — The Percheron Horse. London 1920.
 64. PESCHE. — De l'éducation des chevaux. *Bulletin de la Société royale d'agriculture, sciences et arts du Mans* 1883.
 65. REVIERS., (DE). — Essai de monographie rurale. Le Perche Gouët (Extrait de la réforme sociale). Paris 1889.
 66. ROUSSILLE. — Monographie agricole d'Eure-et-Loir. Perche et Beauce. Chartres 1900.
 67. SANSON. — Application de la Zootechnie. Le cheval. Paris 1867.
 68. SANSON. — Traité de Zootechnie, 4^e édition. Paris 1901.
 69. SOURDEVAL (DE). — De la production du cheval percheron. Nogent-le-Rotrou 1907.
 70. STUD-BOOK PERCHERON publié par la Société hippique percheronne. Nogent-le-Rotrou 1883.
 71. THIERRY. — Le cheval. Paris 1906.
 72. TROLET. — Le cheval percheron. Nogent-le-Rotrou 1907.
 73. ZWAENEPOEL. — Notes sur les équidés de l'Amérique du Nord. *Annales de médecine vétérinaire belge* 1921.
-

TABLE DES MATIERES

	PAGES
AVANT-PROPOS	5
LE PAYS DU PERCHE	7
a) Topographie et géographie	7
b) Géologie	8
c) Climat	12
LE STUD-BOOK ET LE STANDARD DE LA RACE PERCHERONNE..	13
ORIGINES DU CHEVAL PERCHERON.....	16
FORMATION DE LA RACE PERCHERONNE	20
1) 1° Crise vers 1845, le mélange des races.....	26
2) 2° Crise vers 1870, crise des chemins de fer	28
Le percheron d'omnibus	28
5) LA CRISE AMÉRICAINE après l'aide américaine	30
4) LA CRISE ACTUELLE, LA CRISE DU MOTORISME.....	32
EXPANSION ET DÉBOUCHÉS DE LA RACE PERCHERONNE	35
DÉBOUCHÉS INTÉRIEURS	36
1) HARAS	36
2) ETALONNAGE PRIVÉ.....	39
3) CHEVAUX DESTINÉS AUX ARMÉES	40
4) COMMERCE	40
CHEVAUX PERCHISÉS	46
1) CHEVAUX DE TRAIT DE LA MAYENNE, DU MAINE ET DE L'ANJOU	17
2) LE CHEVAL DE TRAIT AUGERON	48
3) LE CHEVAL DE GROS TRAIT DU NIVERNAIS	49
DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS	52
1) L'EXPORTATION AUX ETATS-UNIS ET AU CANADA	52
2) L'EXPORTATION AU CAP	57

3) L'EXPORTATION EN ARGENTINE	58
4) L'EXPORTATION AU JAPON	61
5) L'EXPORTATION EN SUISSE	61
6) L'EXPORTATION EN ANGLETERRE	61
7) L'EXPORTATION VERS L'ESPAGNE ET L'ITALIE	62
PRÉPARATION DES ANIMAUX A L'EXPORTATION ET A L'ACCLIMATEMENT	64
CONCLUSIONS	67
BIBLIOGRAPHIE	69

ASSOCIATION DU DOCTORAT

18, RUE DARCET - PARIS

Imprimerie Les Presses Modernes - Ateliers de Verdun (Meuse).

